

MOTOR
SPORT
aktuell

NR.27 / 21. JUNI 2017

Porsche feiert 24h-Hattrick

Wahnsinn Le Mans!



24h Le Mans: LMP2 24h Le Mans: GTE-Pro

China-Team triumphiert **Aston siegt in Drama-Finale**

Deutschland € 2,20
A € 2,40 · CH € 3,50 · £ € 2,90
B, NL, LUX € 2,60 · € € 2,90



Superbike-WM Misano
**Marco Melandri feiert
ersten Saisonsieg**



Formel 1: Lewis Hamilton
**Der Mann für die
besonderen Momente**



DTM Budapest
**Safety Car verhindert
Audi-Doppelsieg**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Lewis Hamilton holt zum Gegenschlag aus **S. 4**
- Formel 1** Kolumne: Wie viele Rennen sind zu viele? **S. 6**
- Formelsport** Eriksson wieder Leader in der Formel-3-EM **S. 7**
- Sportwagen** Wie ein LMP2-Auto fast in Le Mans siegte **S. 8**
- Sportwagen** Aston Martin gewinnt den GTE-Thriller **S. 12**
- Sportwagen** Ergebnisse und weitere Le-Mans-News **S. 14**
- Sportwagen** Neues aus dem GT- und Prototypensport **S. 16**
- Rallyesport** Interview mit Sardinien-Sieger Ott Tänak **S. 18**
- Rallyesport** News und Hintergründe aus der Szene **S. 20**
- Tourenwagen** Di Resta und Rast siegen am Hungaroring **S. 22**
- Tourenwagen** TCR International in Ungarn und Neuigkeiten **S. 26**
- Historie** Nürburgring Classic: Der Ring feiert 90. Geburtstag **S. 28**

Motorrad:

- Historie** Der große Bericht von der Sachsenring Classic **S. 30**
- MotoGP** Folger überzeugt beim Test in Barcelona **S. 32**
- MotoGP** Technik: Das Setup muss zum neuen Reifen passen **S. 33**
- MotoGP** Interview mit Doppelsieger Andrea Dovizioso **S. 34**
- Motorrad-WM** News und Hintergründe, Vorschau Assen **S. 35**
- Superbike-WM** Melandri feiert ersten Sieg der Saison **S. 36**
- Straßensport** News aus IDM, Junior-WM und Co. **S. 39**
- Offroad** Motocross, Langbahn-GP und Speedway-WM **S. 40**
- Offroad** Supermoto-WM, Speedway-Bundesliga und News **S. 42**

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**





7 Formel-3-EM Budapest: Die Siegesserie von Joel Eriksson geht weiter

NEUES LMPI-REGLEMENT

Mit großen Reglement-Änderungen für 2020 will der ACO und die FIA wieder mehr Hersteller nach Le Mans locken. Wir erklären die Erfolgchancen der neuen Pläne. **Seite 16**

OTT TÄNAK IM INTERVIEW

Auf Sardinien hat Ott Tänak seinen ersten Sieg gefeiert. Im MSA-Interview spricht der 29-jährige Este über seine Gefühlslage nach dem lange überfälligen Erfolg. **Seite 18**

SACHSENRING CLASSIC

Auf dem Sachsenring war die Hölle los. Mit viel Prominenz und vollen Tribünen feierte die Traditionsstrecke ihr Jubiläum. Wir waren mittendrin im Partytrubel. **Seite 30**

FORMEL 3



26 TCR Budapest: Attila Tassi feiert Doppelsieg am Hungaroring

TCR



Für gewöhnlich außergewöhnlich

Angeschlagene Boxer sind besonders gefährlich. Die Art, in der Lewis Hamilton nach der Monaco-Pleite in Kanada zurückschlug, verdient höchsten Respekt.

Von: **Elmar Brümmer**

Es war, als hätte er es geahnt. Zehn Jahre nach seinem ersten Formel-1-Sieg hatte Lewis Hamilton schon vor dem Großen Preis von Kanada ein Probesitzen auf dem Podest gemacht. Beim siebten WM-Lauf übererfüllten sich dann die Erwartungen von ihm und Mercedes. Im entscheidenden Moment topft sein, das ist eine Fähigkeit, die aus einem sehr guten Rennfahrer einen großen Piloten macht.

In der Form von Montreal bleibt der Brite der härteste Widersacher von Sebastian Vettel. Für das Porträtbild, das vorab auf dem Podium gemacht worden war (selbstredend auf der obersten Stufe), nahm Hamilton nicht mal seine Sonnenbrille ab. Das werden ihm wieder viele verübeln, denn der meistgeliebte Fahrer im Formel-1-Zirkus hat natürlich auch eine große Hater-Gemeinde, komischerweise auch hierzulande. Sein großes Ziel verliert Hamilton aber auch mit Sonnenbrille nicht aus den Augen: Endlich zum vierten Mal Weltmeister zu werden, die Vettel-Stufe zu erreichen und dann zu entscheiden, ob und wie er weitermacht.

Gekommen aus der größten Krise seit dem Herbst vor zwei Jahren in Singapur war zunächst ein eher zögerlicher Hamilton zu erleben, in sich gekehrt. Er spiegelte damit die Zerrissenheit in der Mercedes-Mannschaft wider. Rund um die Uhr hatte man am Reifen-Wärme-Defizit gearbeitet, das optimale Fenster definiert, die Fahrwerkseinstellungen verändert. Bei allen Daten-Erkenntnissen ist der Erfolg der Bemühungen dann am Ende immer noch Gefühlssache. Und ein Fahrer mit Nummer-Eins-Anspruch weiß, was er zu tun hat: Sein Team nicht im Stich lassen. Auf den Punkt war Hamilton da. Freitag, Samstag, Sonntag. Mit einer Konzentration, als würde die ganze Weltmeisterschaft in diesen drei Tagen entschieden. Aber es war ja auch ein bisschen so: Eine Fortsetzung der unerklärlichen Schwäche hätte – bei einem gleichzeitigen Ferrari-Erfolg – die verwöhnte Mannschaft der Siegerpfeile in eine Depression gestürzt. So aber weiß man bei Mercedes, dass auf Hamilton Verlass ist. „An einem Tag wie diesem macht Lewis Hamilton den entscheidenden Unterschied“, bilanzierte Teamchef Toto Wolff schon nach der fabelhaften Qualifying-Runde. Es war jene Hammer-Zeit, die im



SUTTON-IMAGES.COM

Nach der Pleite von Monaco fiel der Jubel in Montreal umso größer aus. In Aserbaidschan folgt direkt der nächste Schlagabtausch mit Vettel

Rennen so oft von ihm gefordert wird. Und es war jene Runde, die ihn auf eine Stufe mit seinem Idol Ayrton Senna brachte.

Hamilton interessiert sich – anders als Vettel – kaum für die Formel-1-Historie, aber die Statistiken des Brasilianers kennt er. 65 Pole-Positions, das hat er egalisiert. Jetzt kann (und wird) er Michael Schumachers Bestmarke mit 68 besten Startplätzen angehen. Den Senna-Helm als Gabe der Familie überreicht zu bekommen, war – Replica hin oder her – genau jener zusätzliche mentale Boost, den ein Hamilton braucht, um anschließend das perfekte Rennen hinzulegen, mal wieder einen Grand-Slam.

Besonderer Sieg in Kanda

Anderthalb Stunden nach der Zieldurchfahrt hält der Triumphantor des Rennwochenendes immer noch Hof. Er klettert den Zaun an der Boxenmauer hoch, um die Huldigungen von ein paar Hundert unermüdlichen Fans entgegenzunehmen, die meisten tragen wie er eine purpurne Rapper-Kappe. Die ganze Anspannung von zwei Wochen voller Zweifel löst sich auf in diesen Glücksmomenten, und das wird sein Hybrid für Baku sein, wo er sich im Vorjahr so blamiert hatte. Unter enormem Erfolgsdruck unantastbar sein, das war mehr als ein Befreiungsschlag. „Ich habe Lewis noch nie so stark fahren sehen in den letzten vier Jahren“, gestand Toto Wolff.

Der richtige Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Ein gelernter Straßenkämpfer, der



Lewis Hamilton liefert unter Druck seine besten Leistungen ab. Er ist ein gelernter Straßenkämpfer, der instinktiv spürte, dass der Erfolg von Kanada ein ganz besonderer war.

instinktiv spürte, dass der Erfolg von Kanada unabhängig vom persönlichen Jubiläum ein ganz besonderer war. Weshalb er einen kleinen Ausflug in die Philosophie nahm: „Was wir in diesem Moment sehen, ist nur die Spitze des Eisbergs. Aber niemand kann erahnen, wie groß dieser Eisberg ist. Und keiner kann nachvollziehen, wie schwer es ist, um an diese Spitze zu kommen – ich verdanke das wirklich vielen Leuten, die alle hinter mir stehen.“ Sein Team habe er in all den Jahren noch nie so fokussiert erlebt wie in diesen Wochen. Der erste Doppelerfolg in dieser Saison war der Lohn der Bemühungen, und Gelegenheit für einen kleinen Seitenhieb auf den ehemaligen Teamkameraden Nico Rosberg: „Ich denke, was ich mit Valtteri erlebe, ist definitiv anders. Die ganze Arbeitsatmosphäre hat

sich in diesem Jahr auf eine ganz andere Ebene verlagert, hin zu einer Professionalität, die über allem liegt, was ich bisher erlebt habe. Das hat mit Valtteris Erfahrung zu tun und der fairen Plattform, die uns das Team gibt. Valtteri unterstützt mich sehr. Wir sind im Team so vereint wie nie. Wenn er mal meine Hilfe braucht, bin ich für ihn da.“ Was man eben so sagt, um alle zu beruhigen und ein paar alte Rechnungen zu begleichen. Der deutsche Weltmeister braucht sich nicht grämen, den Titel nimmt ihn niemand mehr, und verbale Attacken halten ihn im Gespräch. Hamilton seinerseits könnte sich allerdings mal damit zufriedengeben, seinen Inteamfeind in den Rücktritt getrieben zu haben.

Aber er braucht genau diese Kampfeslust, auch wenn sein ehemaliger Technikchef Paddy Lowe ihm bescheinigt, in allem wie Senna zu sein, nur eben nicht in der Rücksichtslosigkeit: „Aber beide sind dazu fähig, außergewöhnliche Runden hinzulegen.“ Hamilton tat das auch am Sonntag, als er gegen sich selbst um die schnellste Rennrunde fuhr, angeblich, um den Ingenieuren brauchbare Werte zu liefern, da er ja sonst mehr mit Halbgas unterwegs gewesen war. Anders als der Innen-Politiker Senna ist Hamilton allerdings ein offener Angreifer.

Hamilton wie Mayweather

Lewis Hamilton möchte natürlich geliebt werden, aber vor allem herausgefordert. Dann weicht die Sentimentalität purer Aggressivität. In seiner Bilanz und Prognose für das fortgesetzte Duell mit Ferrari wechselte er deshalb in die Sprache der Boxer: „Wir haben Ferrari und Sebastian einen Schlag versetzt. Es war wie ein rechter Haken. Aber die Fäuste werden noch das ganze Jahr über zwischen uns fliegen.“ Der Rundumschlag geht aber noch weiter: „Wir hoffen, dass wir am Ende wie Mayweather sind.“ Floyd Mayweather ist jener Boxer, der all seine Kämpfe ungeschlagen beendete und den Anspruch hatte, sich von Kampf zu Kampf weiterzuentwickeln. Der 40 Jahre alte US-Amerikaner vertraute einem Wahlspruch, der auch perfekt zu Hamilton passt: „Ich möchte das Durchschnittliche vom Guten und das Gute vom Großartigen trennen. Vor allem aber will ich den Unterschied ausmachen zwischen gewöhnlich und außergewöhnlich...“ ■

Formel 1

F1-Kalender: Qualität oder Quantität?



Die neuen Formel-1-Bosse haben die Aufstockung des Rennkalenders in Aussicht gestellt. Doch bei Fahrern und Teams gibt es Widerstand. Mehr ist nicht automatisch immer besser. Wie viele Rennen sind zu viel?

Von: **Elmar Brümmer**

Es ist eine Frage, bei der es gefährlich wäre, sofort die Antwort herauszuschreien, die einem auf der Zunge liegt. Die Frage: Bekommen wir jemals von der Formel 1 genug? Die schnelle Reaktion: Niemals! Das könnten wir beruhigt so stehen lassen, würde es nur um die Theorie gehen, welche Rolle der Motorsport in unserem Leben spielt. Aber es gibt einen ganz praktischen Anlass, noch mal bei seinem Gewissen nachzufragen, ob wir tatsächlich 25 Rennen im Jahr vertragen oder ertragen. Jede zweite Woche einen Grand Prix, damit hätte die automobiler Königsklasse bald die Champions League im Fußball eingeholt. Just zu einem Zeitpunkt, wo immer mehr Fans darüber nachdenken, ob der Markt nicht langsam übersättigt ist – im Stadion, auf den Rennstrecken, vor dem Fernseher.

In einem Essay über die Zukunft des Fußballs warnt der italienische Meistertrainer Arrigo Sacchi gerade: „Die steigende Zahl der Partien ist gefährlich. Um mehr zu verdienen, würden die Klubs ihre Mannschaft auch zweimal täglich spielen lassen. Man riskiert damit die Gesundheit der Fußballer und nimmt zudem in Kauf, dass das Interesse des Publikums sinkt.“

Streiche Fußball, setze Formel 1 ein? Fahrer wie Sebastian Vettel oder Lewis Hamilton können gar nicht genug davon bekommen, im Cockpit zu sitzen, weil es auch für sie ein ganz besonderes Vergnügen ist. Aber auch hier handelt es sich zunächst um ein zutiefst menschliches Bedürfnis, sich immer das zu wünschen,

was man gerade nicht hat. Übertragen auf die Formel 1 ist die Verknappung das bislang am besten funktionierende Vermarktungsargument – denn Länder, die sich mit dem Prädikat „Grand-Prix-Nation“ schmücken wollten, gab es schon zu Bernie Ecclestones Zeiten reichlich. Plätze im Kalender dafür

ES GIBT EINEN PUNKT, AN DEM DIE FORMEL 1 IHREN WERT VERLIERT, WENN SIE ZU VIELE RENNEN FÄHRT.

aber bewusst weniger, diese konnten meistbietend versteigert werden. Auch zum Wohle der Teams. Die sind angesichts der Zahl „25“ natürlich gespalten. Einerseits würden sie jeden Cent mitnehmen, andererseits würde die Belastung der Menschen in den Rennställen so hoch, dass eine teure doppelte Besetzung

der Einsatzmannschaften fast unumgänglich wäre. Fraglich, ob es so viele Top-Leute überhaupt gibt. Fraglich, ob das gut für die Leistung ist. Wie soll denn unter diesem Zeit- und Kostendruck noch eine ordentliche technische Entwicklung vor und während der Saison funktionieren? In einer Zeit, in der die Kosten sinken sollen, würde – wir wissen ja, wie das in der Formel 1 läuft – sofort eine neue Monster-Maschinerie ins Laufen gebracht. Schlimmer noch: Zu viel Übertreibung könnte dafür sorgen, dass sich das Ganze totläuft. „Es gibt einen Punkt, da verlieren wir an Wert“, glaubt Red-Bull-Teamchef Christian Horner, und der liegt für ihn bei 21 Rennen – dem momentan wahrscheinlichen Kompromiss.

Rennen ohne Tradition

Mal ehrlich: Nach dem Fan-Festival von Montreal geht die Reise jetzt nach Baku, einem reinen Propaganda-Rennen. Sollte die große Ausdehnung erfolgen, wird man auf Gastspiele in solchen Ländern ohne Renn-Tradition nicht verzichten können. Das ist gut für die Globalität,

aber es wird auch die Qualität verwässern. Und die gerade begonnene Imagekorrektur wäre für die Katz. Attraktivität heißt auch: Den besonderen Zauber der Formel 1 zu bewahren. Fernando Alonso hat eine einfache Arithmetik aufgemacht: „Als ich angefangen habe, gab es 16 Rennen, jetzt haben wir 20. Bei 25 Rennen werde ich aufhören.“ Der Unterschied zu 2001 ist vor allem: Die meisten WM-Läufe finden jetzt in Übersee statt. Dort liegen, neben den Rückkehrern Frankreich und Deutschland auch die neuen Märkte. Las Vegas und New York sind naheliegender für Liberty Media. Es wird interessant sein, welche Haltung ein Unterhaltungskonzern in Sachen Sport einnimmt. Die erste große Verständnisfrage für die neuen Herren lautet: Qualität oder Quantität? ■

RETURN TO SENDER

Thema: „Mehr Rennen im F1-Kalender“
Wie hoch liegt die ideale Grand-Prix-Anzahl? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



In Kanada feierten am Sonntag 100 000 Fans eine Grand-Prix-Party. In Baku werden es wohl nicht ganz so viele sein



Callum Ilott sammelte 53 Zähler auf dem Hungaroring. Damit schob sich der Brite auf Rang 3 in der Gesamtwertung

Vierkampf um die Formel-3-Krone

Aus dem Dreikampf um den Formel-3-Titel wurde in Ungarn ein Vierkampf. Callum Ilott nahm die meisten Punkte mit. Auch für Maximilian Günther lohnte sich die Reise.

Von: **Tobias Grüner**

Mit viel Selbstvertrauen war Maximilian Günther nach Budapest gereist. Vier Wochen zuvor hatte der Mercedes-Junior auf dem Stadtkurs in Pau seine ersten beiden Siegerpokale der Saison abgeräumt. Und auch auf dem Hungaroring begann es für den Youngster aus Rettenberg vielversprechend. Bei feuchten Bedingungen fuhr der 19-Jährige im Freitagsqualifying in einer eigenen Liga. Nur Joey Mawson konnte mit 0,35 Sekunden Rückstand einigermaßen mithalten. Dem Rest des Feldes brummte Günther mehr als acht Zehntel auf.

Genauso dominant lief es auch im ersten Rennen weiter. Von der Pole-Position ließ der Deutsche nichts anbrennen. Mit 5,8 Sekunden Vorsprung vor Jake Hughes und Jehan Daruvala sicherte sich Günther nicht nur den dritten Sieg in Folge, sondern auch die Führung in der Gesamtwertung. Konkurrent Joel Eriksson war nach einem Reifendruck-Problem im Qualifying nur von Startplatz 17 losgefahren und sammelte auf Rang zehn am Ende nur ein einziges Pünktchen.

Eriksson wieder vorne

Doch am Sonntag drehte der Motopark-Pilot den Spieß direkt wieder um. Nach einem mäßigen Qualifying landete Günther in den Rennen zwei und drei jeweils nur auf Rang sechs. Neben Eriksson geigte plötzlich auch Callum Ilott groß auf. Beide Piloten fuhr jeweils einen Sieg und einen zweiten Platz nach Hause. Eriksson konnte damit seine Serie aufrechterhalten: Der BMW-Junior feierte bisher bei jedem Rennwo-

chenende in diesem Jahr einen Erfolg. Dazu eroberte er auch noch die Tabellenführung von Günther zurück. Die Rivalen sind aber nur durch fünf Zähler getrennt. Ilott schob sich dahinter vorbei an Lando Norris. Das McLaren-Supertalent erwischte ein schwarzes Wochenende. Wegen der gewohnt schwachen Starts und durchwachsenen Quali-Leistungen sammelte Norris nur 19 Punkte, was ihn im Titelkampf auf Rang vier zurückwarf. Mit 25 Punkten Rückstand ist der Carlin-Pilot aber noch längst nicht aus dem Rennen. Die Fans können sich bis zum Saisonende auf einen spannenden Vierkampf freuen. Kein Vergleich zum Durchmarsch von Lance Stroll aus dem Vorjahr. Ein sehr gutes Wochenende erwischte der Deutsche David Beckmann. Der mit 17 Jahren jüngste Starter im Feld fuhr in den beiden Sonntagsrennen jeweils auf Rang fünf. Es waren die bisher besten Formel-3-Ergebnisse für den von Red Bull geförderten Teenager – und das auf dem für ihn zuvor

F3 EM BUDAPEST 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Maximilian Günther	35:37,466 min
2. Jake Hughes	+5,873 s
3. Jehan Daruvala	+6,509 s
4. Joey Mawson	+7,142 s
5. Callum Ilott	+9,473 s
6. Harrison Newey	+12,034 s
7. Guan Yu Zhou	+13,726 s
8. Lando Norris	+14,313 s
9. Mick Schumacher	+21,944 s
10. Joel Eriksson	+22,406 s

F3 EM BUDAPEST 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Ilott	35:15,865 min
2. Joel Eriksson	+8,600 s
3. Guan Yu Zhou	+9,757 s
4. Jake Hughes	+11,262 s
5. David Beckmann	+16,380 s
6. Maximilian Günther	+19,291 s
7. Joey Mawson	+21,634 s
8. Jehan Daruvala	+22,471 s
9. Mick Schumacher	+23,537 s
10. Ferdinand Habsburg	+29,781 s

F3 EM BUDAPEST 3

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Joel Eriksson	35:37,495 min
2. Callum Ilott	+1,882 s
3. Lando Norris	+6,408 s
4. Guan Yu Zhou	+10,519 s
5. David Beckmann	+12,146 s
6. Maximilian Günther	+12,790 s
7. Jake Hughes	+13,167 s
8. Joey Mawson	+13,953 s
9. Jehan Daruvala	+15,023 s
10. Nikita Mazepin	+17,410 s

FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Eriksson	183
2. Günther	178
3. Ilott	162
4. Norris	158
5. Zhou	65
6. Daruvala	61
7. Hughes	60
8. Habsburg	52
9. Newey	51
10. Schumacher	49

noch unbekanntem Hungaroring. Mick Schumacher blieb in der Hierarchie der deutschen Piloten nur die Nummer drei. Mit zwei neunten und einem elften Platz konnte er die eigenen Ambitionen nicht ganz erfüllen. Auch Ferdinand Habsburg bestätigte seine guten Leistungen aus den ersten Rennwochenenden nicht. Der Österreicher sammelte nur einen Punkt. Noch schlechter lief es für den Kölner Keyvan Andres. Der Rookie wartet weiter auf die ersten Zähler in dieser Saison. ■



Mehr Drama geht nicht!

Porsche holte beim 24h-Rennen in Le Mans den dritten Gesamtsieg in Folge. Aber das Rennen war reich an Dramen: Kein Werkswagen aus der LMP1-Klasse kam ungeschoren über die Distanz – nur ein Porsche und ein Toyota sahen das Ziel.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Erst um 13.53 Uhr am Sonntagnachmittag war absehbar, dass überhaupt ein LMP1-Werkswagen die 85. Auflage des 24h-Rennens in Le Mans gewinnen würde: 67 Minuten vor Rennende überholte Porsche-Werkspilot Timo Bernhard den

in der Gesamtwertung lange Zeit führenden (!) LMP2-Oreca von Ho-Pin Tung, Thomas Laurent und Oliver Jarvis. Man muss lange in den Geschichtsbüchern blättern, um ein Rennergebnis zu finden, wo überhaupt die zweit-schnellste Rennklasse in Le Mans auf dem Podium stand – das war zuletzt 1997 und 1995 der Fall.

„Was für ein völlig verrücktes Autorennen“, schnaufte Porsche-Teamchef Andreas Seidl nach dem Marathon an der Sarthe. „Toyota war ein außergewöhnlich starker Gegner, wir mussten an unsere absolute Leistungsgrenze und darüber hinaus gehen – das hat auf beiden Seiten Opfer gefordert.“ Keiner der fünf Werkswagen von Porsche und Toyota kam ungeschoren über die Distanz. Der siegreiche Porsche 919 mit der Nummer 2 ver-

DIE POLE-ZEIT VON TOYOTA-STAR KOBAYASHI WAR EIN SCHOCK: MIT 3.14,7 MINUTEN UNTERBOT ER DIE ALTE LMP1-BESTMARKE!

brachte für den Tausch der Hybrideinheit, also Elektromotor und Vorderachsgetriebe, 65 Minuten an der Box – und siegte trotzdem.

„Ich kann nicht fassen, dass wir dieses Rennen drehen konnten, nachdem wir eine Stunde in der Box standen und dem Feld

hinterherjagten“, sagte ein völlig ausgelaugter Earl Bamber, der zusammen mit Timo Bernhard und Brendon Hartley das Rennen in Le Mans gewann.

2017 siegte also nicht jenes LMP1-Auto, das ohne Probleme durchkam – sondern die Crew, die ihre Probleme am schnellsten beheben konnte. Ein Faktor für die große Ausfallorgie in Le Mans waren dabei sicher auch die heißen Temperaturen von deutlich über 30 Grad.

Die Aufholjagd von Porsche

Der krasse Speedzuwachs in der LMP1-Klasse führte dazu, dass Porsche bei der Technik ans Limit gehen musste: Zwischen dem Vortest, wo man noch 3,3 Sekunden auf Toyota eingebüßt hatte, und der Rennwoche hatte Porsche über Feintuning netto 1 bis



Der Porsche von Bamber, Bernhard und Hartley siegte trotz eines langen Reparaturstopps

PORSCHE

1,5 Sekunden gefunden. Doch das reichte immer noch nicht: Im Zeittraining zerstörte Kamui Kobayashi die Porsche-Hoffnungen mit einer Fabelrunde: 3.14.791 Minuten bedeuteten absoluten Streckenrekord, Porsche wurde um 2,4 Sekunden abgehängt.

Doch es gab Hoffnung für die Rennschwaben: Die Trainingstage hatten gezeigt, dass Porsche bei heißen Bedingungen stärker zu Toyota aufschloss. Und umso kühler es wurde, desto größer war der Vorsprung der Toyota. Die Prognose schien sich im Rennen zu bewahrheiten: Am Samstagmittag konnte Porsche halbwegs den Anschluss an Toyota halten, besonders in den ersten beiden Stints. Im dritten Stint konnte sich Toyota absetzen, was auf eine bessere Reifennutzung dank höherem Abtrieb hinweist.

Erst gegen Mitternacht schien Toyota wegen der kühleren Bedingungen den Vorsprung erstmals signifikant vergrößern zu können – doch diese Freude hielt nur kurz. Denn der rohe Speed sollte das Rennen letztlich nicht entscheiden, sondern eben die Zuverlässigkeit!

Ausgerechnet hier patzte Porsche zuerst: Nach dreieinhalb Rennstunden musste der später siegreiche 919 Hybrid von Bernhard, Bamber und Hartley zur Reparatur in die Box abbiegen, das Hybridsystem war frätze.

Vermutlich scherte die Verbindungswelle zwischen MGU und Vorderachsgetriebe ab. Eine mögliche Erklärung ist das tiefe Reinbremsen in die Kurven bei gleichzeitigem Überfahren der Curbs, was der relativ kleinen Welle ungefähr so zusetzt, als ob man

sie mit einem Schlagschrauber malträtiert würde. Die Reparatur dauerte 65.10 Minuten – normalerweise ist das Rennen damit gelaufen, bestenfalls ein Podiumsplatz lag mit viel Glück noch drin. „Wir haben danach natürlich volle Attacke gemacht, aber ehrlich: Mit einem Sieg habe ich nicht mehr gerechnet“, sagte Earl Bamber nach dem Rennen.

Da hatte der Neuseeländer die Rechnung ohne Toyota gemacht. Denn binnen nur drei Stunden, zwischen 22.45 Uhr am Samstagabend und 01.45 Uhr am Sonntagmorgen, traf es die Japaner mit voller Wucht: Um 22.48 Uhr bog der zweitplatzierte Toyota (Nummer 8) von Sébastien Buemi, Anthony Davidson und Kazuki Nakajima zum Reparaturstopp ab – wie zuvor bei Porsche hatte es auch hier das vordere Hybridsystem zerfetzt.

Batterietausch als Fehler?

Der Reparaturstopp dauerte jedoch länger, weil Toyota aus Sicherheitsgründen neben dem Elektromotor auch noch die Batterien tauschte. Porsche verlor 19 Runden, Toyota aber 29 Runden. „Wir hätten 30 bis 40 Minuten Reparaturzeit sparen können, wenn wir die Batterien nicht getauscht hätten“, erklärte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen.

„Aber wir befürchteten, dass der Schaden an der MGU die Batterien in Mitleidenschaft gezogen haben könnte.“ Das war vielleicht eine Fehlentscheidung – denn der Toyota fuhr danach ohne Probleme weiter, sah das Ziel aber wegen des längeren Stopps mit neun Runden Rückstand auf Platz acht. Vielleicht hätte die Crew ohne den Batterietausch noch mit Porsche um den Sieg kämpfen können.

„Auch wir haben den Batterietausch erwogen, aber verworfen“, so Porsche-Teamchef Seidl. Bei Porsche rechnete man in der Simulation gegen, dass man ohne Batterietausch bei normalem Rennverlauf noch alle LMP2-Autos bis Rennende würde überholen können – und das war letztlich der Schlüssel zum Sieg.

Bei Toyota gab es aber gegen Mitternacht noch keinen Anlass für allzu ernsthafte Sorgen: Der führende Toyota (Nummer 7) von Mike Conway, Kamui Kobayashi und Stéphane Sarrazin baute seine Führung gerade aus. Doch binnen 60 Minuten ging dann alles schief, was nur schiefgehen kann: Zuerst erwischte es den

NACHRICHTEN

SUPERSTAR LAURENT

Fast hätte der 19-jährige Franzose Thomas Laurent bei seinem Debüt in Le Mans den Gesamtsieg geholt. Der Nachwuchspilot siegte zusammen mit Oliver Jarvis und Ho-Pin Tung in der LMP2-Klasse für das JDC-Team von Jackie Chan und stand beim Gesamtpodium auf Platz zwei. Bis zum letzten Jahr war der Franzose nur in Gokarts unterwegs. 2015 durfte er nicht an einem nationalen Rennen auf dem Gokart-Kurs in Le Mans teilnehmen, weil er angeblich zu jung und zu unerfahren sei – wenige Monate später gewann er an gleicher Stätte einen Gokart-WM-Titel. „Eigentlich war mein Ziel die Formel 1, aber das habe ich aufgegeben, denn Langstreckenrennen wie hier in Le Mans machen viel mehr Spaß.“ Laurent ist brandschnell, wurde von der FIA aufgrund seines Alters und seiner Unerfahrenheit aber als Silber-Fahrer eingestuft, was ihn 2017 zu einem extrem begehrten Piloten machte.

13 STATT 14 RUNDEN

Die ersten fünf Stunden in der LMP1-Klasse sorgten bei vielen Fans und Experten für Erstaunen, weil die Teams nur 13 statt der anvisierten 14 Runden fuhren. Grund: Wegen der großen Hitze dehnt sich das Kraftstoffvolumen aus, folglich reichte der Sprit im Tank nicht für 14 Runden. Das Delta beim Runterkühlen ist auf 10 Grad im Vergleich zur Außentemperatur begrenzt. Erst in der Nacht switchten die Teams auf 14 Runden um.

PATT BEI BOXENSTOPPS

In den letzten beiden Jahren konnte Porsche alle anderen LMP1-Hersteller bei den Boxenstopps zum Teil deutlich schlagen, 2017 war das Duell zwischen Porsche und Toyota nahezu ausgeglichen: Im Mittel war Porsche nur eine Sekunde besser als Toyota. Das TMG-Team hatte beim zweiten WM-Lauf in Spa die Stopps massiv optimiert.

Leader Kamui Kobayashi um 00.45 Uhr: Bei einem Stopp unter Gelb fuhr Kobayashi zum Ende der Boxengasse, wo ihm nach seiner Wahrnehmung jemand per Handzeichen bedeutete, dass er auf die Strecke fahren könne.

Doch leider war es nicht der zuständige Streckenmarschall, sondern LMP2-Pilot Vincent Capillaire, dessen Team am Ende der Boxengasse untergebracht war und der auf seinen Einsatz wartete. Kobayashi überfuhr die Linie am Boxenausgang, wurde aber sofort von seinem Renningenieur zurückgepfiffen, da zeitgleich gerade das Safety Car auf der Start- und Zielgeraden die Boxen passierte – was automatisch bedeutet, dass die Boxenausfahrt geschlossen sein muss.

Kobayashi stoppte ab und wartete, doch das mehrmalige Abstoppen und Anfahren killte die Kupplung, die nicht für manuelle Starts ausgelegt ist. Kobayashi rapportierte die Probleme noch während der Safety-Car-Phase an die Box – doch um 01.08 Uhr strandete der Toyota TS050 ohne Vortrieb auf der Strecke.

Die 11 Minuten von Le Mans

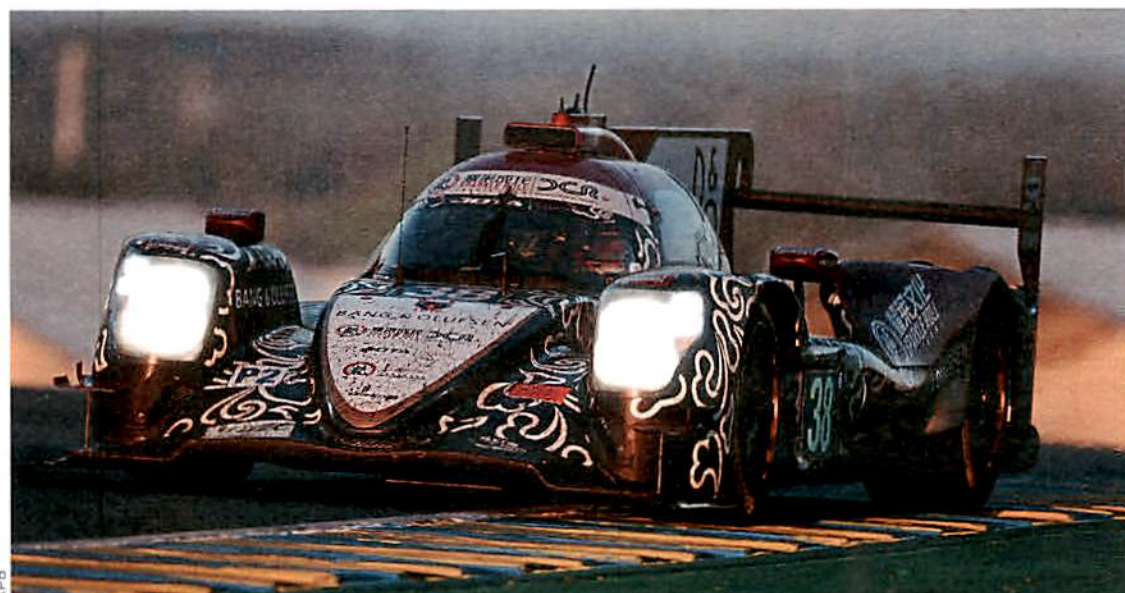
Es dauerte keine 11 Minuten, da schlug das Unglück ein zweites Mal zu, diesmal traf es den dritten Toyota von José María López, Yuji Kunimoto und Nicolas Lapierre: Der Franzose hatte gerade auf dem Weg zur ersten Kurve das LMP2-Auto von Simon Trummer überholt, als ihm der Schweizer beim Anbremsen volle Kanne ins Heck rauschte. Vermutlich sorgte der sogenannte Fuel Cut, der die Motorleistung in der LMP1-Klasse am Ende der Geraden herunterregelt, um automatisch Benzin zu sparen, für den Auffahrunfall.

Beim Unfall wurde ein Hinterreifen zerfetzt, es gab ein Ölleck und obendrein noch ein Hydraulikleck, was die Schaltbetätigung außer Kraft setzte. Zwar versuchte sich Lapierre noch in die Boxengasse zu retten, doch der Toyota blieb erst im fünften Gang stecken, dann ging ihm wenige hundert Meter vor der Boxeneinfahrt auch noch die Elektro-Power aus – um 01.45 Uhr wurde das Auto von Toyota als Ausfall zurückgezogen.

Die Fassungslosigkeit bei Toyota kannte keine Grenzen, denn beide Vorfälle waren für sich betrachtet Pech, aber in unfassbarer Dimension! „Was uns hier widerfahren ist, das ist einfach unglaublich“, so Vasselon. „Die



Der Toyota TS050 Hybrid mit der Nummer 8 kam nach langwieriger Hybrid-Reparatur noch auf Platz neun ins Ziel



Fast die Sensation geschafft: Das JDC-LMP2-Team hätte mit etwas Glück fast den Gesamtsieg in Le Mans geholt

ersten acht Stunden konnten wir noch genießen, als es kühler wurde, begannen wir uns abzusetzen und hofften auf ein gutes Rennen. Und dann scheiterten wir dramatisch und verloren drei Autos in drei Stunden – ich bin einfach nur sprachlos.“

Ein Ausscheidungs-Rennen

Es waren noch 13 Stunden und 15 Minuten zu fahren – und nur eines von fünf LMP1-Werksautos hatte noch kein Problem, nämlich der Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 1 von André Lotterer, Nick Tandy und Neel Jani. Das Trio hatte plötzlich acht Runden Vorsprung, dahinter lag eine Horde von 17 LMP2-Autos, die pro Runde im Schnitt zehn Sekunden langsamer fuhren.

Folglich nahm man beim Nummer-1-Porsche sofort Pace

DIE TECHNISCHE AUFHOLJAGD VERSCHOB BEI PORSCHE DIE GRENZE DER HALTBARKEIT – WIE DIE ZWEI MOTORSCHÄDEN KLAR BELEGEN.

aus. „Es gab keinen Grund mehr zu pushen, wir haben uns von den Curbs ferngehalten und waren vorsichtig im Verkehr“, so Neel Jani. Das ging neun Stunden gut, bis Lotterer in Runde 318 plötzlich langsamer wurde: Ein kapitaler Motorschaden sorgte für den Ausfall, es war schon das zweite Triebwerk, das an diesem Wochenende den Geist aufgab.

Die Ursache ist noch nicht eindeutig geklärt. Es könnte sich um Probleme im Umfeld der neuen Jet-Vorkammer-Zündung handeln, die maßgeblich für die Effizienzverbesserungen beim V4-Motor in der Saison 2017 verantwortlich ist, oder um klassische Schäden im Bereich von Pleuel- und Kurbelwellenlager. Sicher spielen hier auch die extrem heißen Temperaturen eine Rolle, ebenso wie der extrem scharfe

Wettbewerb mit Toyota, die für 2017 eine gigantische Verbesserung erzielen konnten.

Zum Zeitpunkt des Ausfalls des Porsches mit der Startnummer 1 lag der zweite 919 schon wieder auf Platz sechs, mit drei Runden Rückstand auf den führenden LMP2. Bernhard, Bamber und Hartley hatten sich in 16 Rennstunden von Platz 56 wieder ins Vorderfeld geackert – und die Aufholjagd wurde belohnt: 67 Minuten vor Rennende konnte sich Bernhard wieder in Führung setzen und den dritten Sieg in Folge für Porsche sicherstellen.

Die große Achterbahn in Le Mans machte den Jubel bei Porsche nur noch größer. „Ich habe die letzten Stunden nur noch gebibbert, dass das Auto hält“, sagt Teamchef Seidl. „Natürlich hatten wir Angst um den Motor, das Hybridsystem und um die Batterien – alles war am Limit und völlig am Anschlag.“

Fast-Sieg für LMP2-Autos

Es hätte nicht viel gefehlt, und ein LMP2-Auto hätte 2017 den Gesamtsieg in Le Mans geholt. Das ist auch der Beweis, dass die Sportwagen-WM erstens zu wenig LMP1-Autos und -Hersteller hat, und zweitens, dass die Distanz von 24 Stunden für die hochkomplexen LMP1 an der Grenze des Machbaren liegt.

Doch man muss auch den LMP2-Teams ein Kompliment machen, denn die Klasse wurde

für 2017 technisch neu aufgesetzt und nicht wenige hatten befürchtet, dass beim 24h-Rennen viele Autos den Hitze- oder Ausdauertod sterben würden. Doch die Autos waren schnell und hielten durch. Im Qualifying schaffte der schnellste LMP2 von G-Drive eine Bestzeit von 3.25,3 Minuten – volle elf Sekunden besser als noch im Vorjahr.

Die rasante Speed-Entwicklung machte den LMP1-Teams Sorgen, denn plötzlich waren die Wagen aus der „zweiten“ Prototypenklasse auf den Geraden schneller als die LMP1-Topautos.

Um das Geschehen auf der Rennstrecke wenigstens etwas zu entzerren, mussten die LMP2-Teams mit einem Tankvolumen von 75 Litern leben, was Stints von maximal zehn Runden oder 32 Minuten erlaubte und letztlich knapp 40 Stopps im Rennen zur Folge hatte.

Und natürlich gab es auch noch Kinderkrankheiten, die die Teams managen mussten, wie die Geschichte des zweitplatzierten Jackie-Chan-Oreca von Oliver Jarvis, Ho-Pin Tung und Thomas Laurent illustriert: Die Bremsanlage der Oreca-LMP2 war zu klein ausgelegt, um über die Distanz zu kommen, was zu unterschiedlichen Strategien führte. Die meisten Teams waren auf einen Tausch vorbereitet, der siegreiche LMP2 dagegen schonte die Bremsen am Ende der langen Geraden, indem man frühzeitig



»WIR HATTEN EINE CLEVERE STRATEGIE, DAS SCHONEN DER BREMSEN ERSPARTE UNS DEN WECHSEL DER BREMSANLAGE.«

JDC-LMP2-Pilot Oliver Jarvis

vom Gas ging – und sich so in Summe einen Bremsenwechsel ersparte. „Unsere Taktik ging auf, auch wenn wir viele andere kleine Probleme hatten“, erklärte Oliver Jarvis. „Aus Sorge um das Getriebe verzichteten wir darauf, den ersten Gang zu benutzen, dazu hatten wir im Rennen schon eine Beschädigung des vierten Gangs und obendrein versagte die Kupplung beim Wegfahren nach den Boxenstopps.“

Das klingt nach Fahren wie auf rohen Eiern? „Es war in der Tat ein wenig wie 2014 im Audi-LMP1, als wir noch keinen automatischen Fuel Cut hatten und als Fahrer mit der Segeltechnik am Ende der Geraden selber Sprit sparen mussten“, erzählt Jarvis.

„Wir hatten eine clevere Strategie und haben uns durch das Schonen der Bremsen vier Minuten Wechselzeit gespart, aber wir haben auch bis zum letzten Moment gezittert, ob das Auto es wirklich bis ins Ziel schafft.“

Das Podium – im Gesamtklassenssegment, wohl gemerkt! – wurde vom Rebellion-Oreca von Nelson Piquet Jr., David Heinemeier Hansson and Mathias Beche komplettiert. Sie verloren den Klassensieg, weil der Anlasser defekt war und bei den Stopps mit einem kräftigen Hammerschlag zur Mitarbeit aufgefordert werden musste. Kaum zu glauben, dass diese Autos fast die LMP1-Wummen beim 24h-Rennen in Le Mans geschlagen hätten! ■

KOMMENTAR

Le Mans ist diesmal mit einem blauen Auge davongekommen: Trotz einer einstündigen Reparaturpause siegte der Porsche aus der LMP1-Herstellerklasse. Nicht auszudenken, wenn diesmal ein LMP2-Auto gewonnen hätte – die Hersteller hätten sich bis auf die Knochen blamiert. Für die Fans und die Journalisten wäre ein Sieg der Underdogs aus der LMP2-Klasse sicher amüsant gewesen, aber die Sportwagen-WM hätte dann mit einem Image-Problem zu kämpfen, frei nach dem Motto: Warum bekommen die Hersteller ihre Technik nicht in den Griff? Der glückliche und knappe Sieg von Porsche wirft mehrere Fragen auf: Ist eine Weltmeisterschaft mit nur zwei Herstellern in der Topklasse überlebensfähig?

Die Antwort lautet: Nein! Fünf Autos sind zu wenig bei einem Starterfeld von 60 Wagen. Dazu verschärfen sich die Gerüchte, dass Porsche Ende der Saison den LMP1-Laden zusperren könnte. Nach dem Desaster bei Toyota gab es schon am Sonntagabend nach dem Rennen Indizien dafür, dass womöglich auch Toyota den Stöpsel zieht. Ein Einstieg von Peugeot ist nach den enttäuschenden und völlig irrelevanten Ankündigungen des ACO zur LMP1-Zukunft für 2020 so gut wie auszuschließen. In Summe ist die LMP1-Klasse damit tot. Das ist schade, denn sie verückte uns in den letzten vier Jahren mit fabelhafter Technik und irrem Sport. Doch an der Klasse hängt ein Preisschild, das niemand mehr dauerhaft bezah-



WEC Hat die LMP1-Klasse noch eine Zukunft? Marcus Schurig sagt: Leider nein!

len kann oder will. Der ACO muss jetzt handeln und am besten für 2019 eine neue Topklasse ohne Hybridantrieb aufsetzen. Das ist die einzige Chance, um die Sportwagen-WM auf Dauer zukunftsfähig zu halten.



Marcus Schurig
Chefredakteur

Ihre Meinung: Was sagen Sie zur LMP1-Zukunft? Schreiben Sie uns an msa-lesertribune@motorpresse.de

Je oller, desto doller



Die beiden ältesten GTE-Rennwagen im Feld machten den Klassensieg beim 24h-Rennen in Le Mans unter sich aus: In einem echten Thriller setzte sich Aston Martin eingangs der letzten Runde gegen Corvette durch.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Was lange währt, wird endlich gut.“ David Richards, als Prodrive-Boss verantwortlich für die Aston-Martin-Werkseinsätze in der Sportwagen-WM und in Le Mans, weiß, wovon er redet: Seit 2013 können sich die Briten sicher nicht über eine unvorteilhafte Einstufung für ihre GTE-Vantage beklagen, aber sicher über mangelndes Glück in Le Mans. Kritiker würden dem hinzufügen, dass die Briten die ein oder andere Siegchance in Le Mans auch schon selbst vergeigt hätten.

Aber nicht diesmal: Jonny Adam hatte als Schlussfahrer des Aston Martin mit der Startnummer 97 allerdings noch ein Problem zu umschiffen. Nach dem letzten Stopp kam er direkt hinter der Corvette C7.R von Jordan Taylor wieder auf die Strecke – da waren noch 45 Minuten zu fahren. Milner hatte vor dem Stopp mit zwanzig Sekunden geführt, doch Aston pokerte und blieb auf alten Reifen. Die kürzere Standzeit gummierte Jonny Adam aber direkt ans Heck der Corvette.

Dramatisches GTE-Finale

Adam folgte Taylor zuerst wie ein Schatten, bevor sich die Ereignisse in den letzten drei Runden förmlich überschlugen. Fünf Minuten vor Ende setzte sich Adam in Arnage kurz neben Taylor und war eigentlich schon vorbei. Aber Taylor konnte noch mal kontern und sich mit mehr Schwung wieder um 1,5 Sekunden absetzen.

In der vorletzten Runde ging es dann richtig rund: Taylor verbremste sich in der zweiten Hunaudières-Schikane und rodel-

DAS DUELL UM DEN SIEG WAR ENG, DIE DOMINANZ WAR ABER EINDEUTIG. ASTON MARTIN FÜHRTE DAS RENNEN ÜBER 17 STUNDEN AN!

te durchs Kiesbett – die Bremsen hatten zuvor auch schon am Schwesterauto überhitzt. Die Kiesbett-Einlage sorgte für einen schleichenden Plattfuß hinten rechts – und Verfolger Adam war wieder dran.

Der Druck von Adam wurde immer größer, Jordan Taylor hatte Mühe, seine lahrende Corvette auf Kurs zu halten. Schließlich konnte der Aston-Pilot die Corvette ausgangs der Ford-Schikane in der letzten Runde passieren. In der Dunlop-Schikane räuberte Taylor abermals über die Curbs und zog sich

nun einen zweiten und echten Reifenschaden vorne links zu. Das verlangsamte seine Fahrt so stark, dass er in der letzten Runde auch noch von Ford-Pilot Harry Tincknell aufgeschnupft wurde – von Platz 1 auf Position 3 binnen der letzten Runde!

„Ich konnte vom Hinterherfahren sehen, das Taylor ein Reifenproblem hatte, also wählte ich die sichere Variante, ihn am Ausgang der Ford-Schikane zu kassieren“, so Jonny Adam. „Ich hatte zwar die älteren Reifen drauf, aber trotzdem eine sehr gute Traktion.“

Die Reifen waren fraglos der eine Joker für Aston Martin: Dunlop hatte – ebenso wie Michelin – eine neue Spezifikation nach Le Mans gebracht, die trotz relativ weicher Mischung sehr gut mit den hohen Temperaturen von weit über 30 Grad zu recht kam, aber gleichzeitig auch in der Nacht gut funktionierte. Der Reifen wurde kurz zuvor bei einem Test in Spa Francorchamps erprobt – und für gut befunden. Projektleiter John Gaw verweist



Das Ford-Trio Tincknell, Priaulx und Derani erbe im Finale noch Platz 2



Jordan Taylor hatte Bremsprobleme und verlor in der letzten Runde den Sieg



Porsche war auf Podiumkurs, bis ein Reifenschaden für Verzug sorgte

Die Werkswagen von Aston Martin führten das Rennen zusammen über 17 Stunden an

darauf, dass der Werks-Aston zudem die geringste Zeit in der Boxengasse verbrachte. Will sagen: Diesmal hat auch das Team eine offenbar makellose Performance hingelegt.

Der andere Joker war 2017 natürlich eine vorteilhafte Fahrzeugeinstufung über die BoP: Mit 1193 Kilo wog der Aston als das älteste Auto im Feld 50 bis 70 Kilo weniger als die GTE-Konkurrenz, dazu hatte man einen größeren Restriktor als 2016.

Sieg dank Dunlop-Reifen?

Während eine komplett fehlgeleitete BoP im Vorjahr für massiven Ärger gesorgt hatte, weil Ford und Ferrari gnadenlos dominierten, waren die Einstufungen diesmal nicht das Hauptthema. Im GTE-Fahrerlager sahen es die meisten so: Die Mittellinie passte, sie bestand eigentlich aus Porsche und Ferrari. Aston Martin hatte einen Vorteil, aber wie viel davon auf die BoP ging und wie viel auf den Dunlop-Reifen, das war Einschätzungssache. Corvette hatte wie Aston Martin einen größeren

Restriktor als im Vorjahr (plus 0,5 mm), was die Amis in eine gute Position manövrierte.

Im Ford-Lager stöhnte man ein wenig, dass man Mühe habe, beim Beschleunigen den Anschluss zu halten – doch letztlich schaffte man mit Platz 2 ein gutes Resultat, auch wenn das dem Reifenschaden bei Corvette geschuldet war. „Allerdings haben wir vermutlich den falschen Reifen ausgewählt, er war für unser Gefühl einen Tick zu weich“, gab ein Ingenieur zu.

Ferrari wäre fraglos ebenfalls gut im Geschäft gewesen, doch man verlor frühzeitig das Risi-Auto, weil Pierre Kaffer von einem LMP2-Auto rüde abgeräumt wurde. Und am Sonntagmorgen musste AF Corse einen weiteren Ferrari 488 nach einem Auffahrunfall langwierig reparieren. So blieb nur Platz 5 für den zweiten AF-Corse-Ferrari.

Bei Porsche war man bei der Bewertung sichtlich zwiespalten: Porsche brachte mit den 911 RSR die jüngsten Autos an den Start – und im Vorjahr dominier-

ten die Neuwagen ja bekanntlich. Dass man 2017 von den Altvagen Vantage und C7.R abgehängt wurde und letztlich mit Platz 4 knapp das Podium verpasste, wurmte die Elfer-Fraktion schon.

„Eigentlich sind wir mit Ausnahme eines leichten Feindkontakts zu Beginn und eines Reifenschadens kurz vor Schluss ein makelloses Rennen gefahren“, so Werkspilot Richard Lietz. Porsche konnte zwar im Pulk mitfahren, war aber das Opferlamm auf den ellenlangen Geraden in Le Mans, weil bis zu 10 km/h Top-speed auf die Gegner fehlte.

Der hochdrehende RSR-Motor wurde von der Hitze besonders hart getroffen, oder anders formuliert: Die Sauger mit mehr Hubvolumen und die Turbos konnten die Verluste durch die Hitze offenbar besser kompensieren – was letztlich doch wieder auf die BoP zu verweisen scheint.

Die Gegner sehen das anders: „Konzept-Entscheidungen sind nicht Teil der BoP – und heiße Temperaturen auch nicht“, sagte ein Ford-Ingenieur. ■

FERRARI: ENTÄUSCHUNG

Nachdem Ferrari im vergangenen Jahr in Le Mans mit Ford um den Sieg gekämpft hatte und nur knapp unterlag, hatten viele Insider die Italiener als Topfavorit auf dem Schirm, zumal ihre BoP nahezu gleich blieb. Doch zwei Unfälle bei Risi Competizione und AF Corse legten einen Großteil der Ferrari-Flotte lahm, wobei James Callado den dritten Unfall in vier Jahren produzierte. Teamchef Giuseppe Risi war nach dem frühen Ausfall angeblich so frustriert, dass er jetzt sein Engagement in der amerikanischen IMSA-Serie beenden will.

FORD: MÜCKE ZUFRIEDEN

Ford-Pilot Stefan Mücke sah das Ziel in Le Mans zwar nur auf Platz 10, war aber mit der Performance dennoch zufrieden: „Im letzten Jahr waren die IMSA-Autos von Chip Ganassi deutlich besser als die WM-Autos. Diesmal war es umgedreht, was zusammen mit Platz 2 für unser Schwesterauto belegt, dass wir einen guten Job gemacht haben.“ Der Ford GT von Mücke fiel nach einem Unfall von Olivier Pla zurück, der Franzose flog offenbar wegen eines Aufhängungsschadens ab, dazu kostete ein Reifenschaden Zeit. „Wir waren über lange Strecken in einer anderen Boxenstoppsequenz und konnten den Grundspeed gut mitgehen. Nur bei der Beschleunigung hat uns einiges im Vergleich zur Konkurrenz gefehlt.“

WALLISER-SPRUCH

Am Freitag vor dem Rennen wurde die BoP für die GTE-Pro-Klasse angepasst: Porsche durfte 8 Kilo ausladen, was als symbolische Geste für die lauen Top-speedwerte zu verstehen war. GT-Sportchef Frank-Steffen Walliser fasste die Lage mit Humor zusammen: „Eigentlich wollten wir 8 km/h haben, jetzt haben wir 8 Kilo bekommen.“ Wie man im Rennen sah, wiegen 8 Kilo weniger als 8 km/h.

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

DRITTER WM-LAUF: 24H-RENNEN IN LE MANS

Länge der Strecke: 13,629 Kilometer; **Renndistanz:** 367 Runden gleich 5001,843 Kilometer
Pole-Position LMP1: # 7 Toyota, Kamui Kobayashi: 3.14,791 Minuten; **Pole-Position LMP2:** # 26 G-Drive-Oreca; Alex Lynn: 3.25,352 Minuten; **Pole-Position GTE-Pro:** # 97 Aston Martin Vantage GTE, Darren Turner: 3.51,837 Minuten;
Pole-Position GTE-Am: # 98 Larbre Corvette C7.R, Fernando Rees: 3.52,843 Minuten
Schnellste Rennrunde LMP1: # 8 Toyota, Sébastien Buemi: 3.18.604 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** # 13 Rebellion-Oreca, Nelson Piquet Jr.: 3.28.785 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** # 97 Aston Martin Vantage, Daniel Serra: 3.50.950 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** # 67 TF-Sport-Aston Martin Vantage GTE, Rob Bell: 3.53.320 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. LMP1-H	#2	Hartley / Bamber / Bernhard	Porsche 919 Hybrid	367 Runden
2. LMP2	#38	Tung / Jarvis / Laurent	Chan-Oreca	+ 1 Runde
3. LMP2	#13	Beche / Heinemeier-Hansson / Piquet	Rebellion-Oreca	+ 3 Runden
4. LMP2	#37	Cheng / Brundle / Gommendy	Chan-Oreca	+ 4 Runden
5. LMP2	#35	Panciatici / Ragues / Negrao	Signatech-Alpine	+ 5 Runden
6. LMP2	#32	Owen / Sadeleer / Albuquerque	United Autosport-Ligier	+ 5 Runden
7. LMP2	#40	Allen / Bradley / Matelli	Graff-Oreca	+ 6 Runden
8. LMP2	#24	Graves / Hirschi / Vergne	Manor-Oreca	+ 7 Runden
9. LMP1-H	#8	Buemi / Davidson / Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+ 9 Runden
10. LMP2	#47	Lacorte / Sernagiotto / Belicchi	Cetilar-Dallara	+14 Runden
11. LMP2	#36	Dumas / Menezes / Rao	Signatech-Alpine	+16 Runden
12. LMP2	#34	Moore / Chandhok / Hanson	Tockwith-Ligier	+16 Runden
13. LMP2	#17	Lafargue / Lafargue / Zollinger	Idec-Ligier	+23 Runden
14. LMP2	#29	Lammers / Barrichello / Van Eerd	Team Netherland-Dallara	+23 Runden
15. LMP2	#21	Hedmann / Hanley / Rosenqvist	Dragonspeed-Oreca	+24 Runden
16. LMP2	#33	Nicolet / Nicolet / Maris	Eurasia-Ligier	+26 Runden
17. LMP2	#31	Canal / Prost / Senna	Rebellion-Oreca	+27 Runden
18. GTE-Pro	#97	Turner / Adam / Serra	Aston Martin Vantage GTE	+27 Runden
19. GTE-Pro	#67	Priaux / Tinncknell / Derani	Chip Ganassi Ford GT	+27 Runden
20. GTE-Pro	#63	Taylor / Magnussen / Garcia	Corvette C7.R	+27 Runden
21. GTE-Pro	#91	Lietz / Makowiecki / Pilet	Manthey-Porsche 911 RSR	+28 Runden
22. GTE-Pro	#71	Bird / Rigon / Molina	AF Corse Ferrari 488 GTE	+28 Runden
23. GTE-Pro	#68	Hand / Müller / Kanaan	Chip Ganassi Ford GT	+28 Runden
24. GTE-Pro	#69	Briscoe / Westbrook / Dixon	Chip Ganassi Ford GT	+30 Runden
25. GTE-Pro	#64	Gavin / Fassler / Milner	Corvette C7.R	+32 Runden
26. GTE-Pro	#95	Thiim / Sørensen / Stanaway	Aston Martin Vantage GTE	+34 Runden
27. GTE-AM	#84	Smith / Stevens / Vanthoor	JMW-Ferrari 488 GTE	+35 Runden
28. GTE-Pro	#66	Mücke / Pla / Johnson	Chip Ganassi Ford GT	+36 Runden
29. GTE-AM	#55	Cameron / Scott / Cioci	Spirit of Race-Ferrari 488 GTE	+36 Runden
30. GTE-AM	#62	Mac Neil / Sweedler / bell	Scuderia Corse-Ferrari 488 GTE	+36 Runden
31. GTE-AM	#99	Howard / Gunn / Bryant	Beechdean-Aston Martin GTE	+37 Runden
32. GTE-AM	#61	Mok / Sawa / Griffin	Clearwater-Ferrari 488 GTE	+37 Runden
33. LMP2	#45	Patterson / Mc Murry / Capillaire	Algarve-Ligier	+37 Runden
34. LMP2	#27	Aleshin / Sirotkin / Shaitar	SMP-Dallara	+38 Runden
35. GTE-AM	#77	Ried / Cairoli / Dienst	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+38 Runden
36. GTE-AM	#90	Yoluc / Hankey / Bell	TF Sport-Aston Martin GTE	+38 Runden
37. GTE-AM	#98	Dalla Lana / Lamy / Lauda	Aston Martin Vantage GTE	+38 Runden
38. GTE-AM	#93	Long / Faisal / Hedlung	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+38 Runden
39. GTE-AM	#86	Wainwright / Barker / Foster	Gulf Racing-Porsche 911 RSR	+39 Runden
40. LMP2	#22	Rojas / Hirakawa / Gutierrez	G-Drive-Oreca	+40 Runden
41. GTE-AM	#60	Wee / Katoh / Parente	Clearwater-Ferrari 488 GTE	+40 Runden
42. GTE-AM	#54	Flohr / Castellacci / Beretta	Spirit of Race-Ferrari 488 GTE	+41 Runden
43. GTE-AM	#83	Krohn / Jönsson / Bertolini	DH Racing-Ferrari 488 GTE	+47 Runden
44. LMP2	#39	Guibbert / Trouillet / Winslow	Graff-Oreca	+49 Runden
45. GTE-AM	#65	Nielsen / Balzan / Curtis	Scuderia Corse-Ferrari 488 GTE	+53 Runden
46. LMP2	#49	Konopka / Calko / Breukers	Bratislava-Ligier	+53 Runden
47. GTE-Pro	#51	Calado / Pier Guidi / Rugolo	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+55 Runden
48. LMP2	#43	Keating / Bleekemolen / Taylor	Keating-Riley	+55 Runden
49. GTE-AM	#50	Rees / Brandela / Philippou	Larbre-Corvette C7.R	+58 Runden
Nicht klassiert				
LMP1-H	#1	Lotterer / Tandy / Jani	Porsche 919 Hybrid	318 Runden
LMP2	#23	Barthez / Barton / Buret	Paris-Ligier	296 Runden
LMP2	#28	Perrodo / Vaxiviere / Collard	TDS-Oreca	213 Runden
GTE-Pro	#92	Christensen / Estre / Werner	Manthey-Porsche 911 RSR	179 Runden
LMP1-H	#9	Lapierre / Kunimoto / Lopez	Toyota TS050 Hybrid	160 Runden
LMP1-H	#7	Conway / Kobayashi / Sarrazin	Toyota TS050 Hybrid	154 Runden
LMP2	#25	Gonzalez / Trummer / Petrov	Manor-Oreca	152 Runden
GTE-Pro	#82	Vilander / Kaffer / Fisichella	Risi-Ferrari 488 GTE	72 Runden
LMP2	#26	Rusinov / Thiriet / Lynn	G-Drive-Oreca	20 Runden
GTE-AM	#88	Bachler / Lemeret / Al Qubaisi	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	18 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Timo Bernhard	83
1.	Brendon Hartley	83
1.	Earl Bamber	83
2.	Anthony Davidson	62
2.	Kazuki Nakajima	62
2.	Sébastien Buemi	62
3.	Ho Pin Tung	50
3.	Oliver Jarvis	50
3.	Thomas Laurent	50
4.	Mathias beche	31,5

HERSTELLER LMP1

1.	Porsche	111
2.	Toyota	74,5



Porsche-Piloten in WM-Führung



Wolfgang Porsche, Akio Toyoda



Aston-Fahrer holen Klassensieg

WM-STÄNDE

FAHRER GTE-PRO

1.	Andy Priaux	74
1.	Harry Tinncknell	74
1.	Luis Felipe Derani	74
2.	Daniel Serra	63
2.	Jonny Adam	63
2.	Darren Turner	63
3.	Davide Rigon	60
3.	Sam Bird	60
4.	Frederic Makowiecki	55
4.	Richard Lietz	55

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ford	117
2.	Ferrari	108
3.	Aston Martin	95
4.	Porsche	72

Sportwagen-WM / 24h-Rennen Le Mans

LMP1: Steigt Toyota aus?

Von Toyota-Chef Akio Toyoda wurde nach dem 24h-Rennen in Le Mans eine persönliche Botschaft per Pressemitteilung verbreitet, in der alles Mögliche drinstand – nur nicht, dass Toyota weitermacht.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Niederlagen sind immer unbequem und werfen Fragen auf. Toyota-Präsident Akio Toyoda weilte in Le Mans und verfolgte das Drama um sein Rennteam hautnah. Nach dem Rennen ließ er per Pressemitteilung eine langatmige Botschaft verbreiten. Interessant war aber das, was nicht in der Botschaft stand – nämlich, ob Toyota nun weitermacht oder eventuell aufhört. Die Gerüchte um einen möglichen Rückzug von Porsche dürften dem Toyota-Chef nicht entgangen sein, ebenso wenig wie das verhaltene Echo auf die neuen LMP1-Regeln oder

die Fragezeichen hinter einem Peugeot-Einstieg. Daher wäre die sehr persönlich gehaltene Botschaft eine gute Möglichkeit gewesen, um sich zur Sportwagen-WM und zu Le Mans zu bekennen – doch das war nicht der Fall. Phasenweise klang die Botschaft des Toyota-Präsidenten dagegen eher wie ein Abschiedsbrief. Dazu sind mehrere Zitate aus

persönlichen Gesprächen von Toyoda in Le Mans überliefert, die den Eindruck verstärken, dass die Niederlage in Le Mans weitreichende Konsequenzen haben könnte. Teammitglieder aus der LMP1-Mannschaft offenbarten direkt nach dem Rennen, dass sie das Gefühl hätten, womöglich stehe das ganze LMP1-Projekt jetzt auf der Kippe. So

wohl die deutliche Niederlage als auch ein eventueller Sieg hätten aus Sicht der Konkurrenz Toyota die Begründung für einen LMP1-Ausstieg liefern können. Damit bleibt die Situation für die Sportwagen-WM weiter prekär: Die neuen LMP1-Regeln gelten als Flop. Und hinter einem Verbleib von Porsche und Toyota stehen massive Fragezeichen. ■



Toyota-Chef Akio Toyoda war Samstag und Sonntag in Le Mans, um sich die Arbeit seines Werksteams anzusehen

24h-Rennen Le Mans / GTE-Am-Klasse

GT-AM: Ferrari räumt ab

In der GTE-Privatfahrerklasse der Sportwagen-WM verbuchte Ferrari einen klaren Dreifachsieg. Die Konkurrenz hatte das Unheil kommen sehen.

Von: **S. Smith; M. Schurig**

So spannend und offen das Rennen in der GTE-Pro-Klasse war, so eindeutig und fast schon vorherbestimmt war der Erfolg von Ferrari in der GTE-Am-Wertung für Privatfahrer. Die einzige Überraschung war nur, dass das britische JMW-Team mit den Piloten Robert Smith, William Stevens und Dries Vanthoor – ja genau, der jüngere Bruder von Porsche-Werkspilot Laurens Vanthoor –

den Siegerpokal einheimsten. Denn die meisten Experten hatten eher auf einen Sieg der anderen AF-Corse-unterstützten Ferrari 488 GTE getippt. Oder auf die Larbre-Corvette, die im Qualifying den Rest des 16-Wagen-Feldes um eine Sekunde düpiert hatte.

„Wir hatten nicht das schnellste Auto im Feld, aber eine ausgezeichnete Ausgeglichenheit und große Konstanz“, hielt William Stevens nach dem Rennen fest. Ein Hauptgegner straukelte früh: Der Aston Martin von Paul Dalla Lana, Mathias Lauda und Pedro Lamy verlor in der fünften Stunde viel Zeit bei der Reparatur eines Reifenschadens – das nutzten die JMW-Piloten zur Absetzbewegung. Am Ende siegten sie mit zwei Runden Vorsprung vor den Ferrari-Teams Spirit of Race und Scuderia Corse.

Mit den Plätzen 6, 9 und 10 erreichte das Dempsey-Proton-Team nicht das, was man sich vorgenommen hatte. Christian Ried machte dafür wesentlich die BoP verantwortlich: „Die Ferrari waren eindeutig zu gut eingestuft, aber das wussten wir schon

vor dem Rennen. Trotzdem ist es enttäuschend, dass die Balance im Feld wieder einmal nicht gestimmt hat. Da muss ich mir schon ernsthaft überlegen, ob ich das in Zukunft noch weiter machen will“, erklärte Ried schon vor dem Rennstart. ■



Der JMW-488 fuhr auf die Konkurrenz einen Vorsprung von zwei Runden raus

Sportwagen-WM / 24h-Rennen Le Mans

ACO: LMP1-Regeln für 2020

Auf der jährlichen Pressekonferenz präsentierte der Le-Mans-Veranstalter ACO seine Ideen für die neuen LMP1-Regeln ab 2020.

Von: **M. Schurig, A. Cotton**

Trotz massiver Gerüchte, Porsche könne am Ende der Saison 2017 aussteigen (MSA 25/2017), machte der Le-Mans-Veranstalter ACO keine Abstriche bei den LMP1-Plänen für 2020, eher im Gegenteil: So sollen die LMP1-Wagen ab 2020 den ersten Kilometer nach einem Stopp vollelektrisch zurücklegen, weil dann eine Schnellaufladung der Batterien beim Boxenstopp erlaubt sein soll. Außerdem sollen die Autos auch elektrisch über die Ziellinie fahren.

Die höchste Hybridklasse bleibt bei 8 MJ, weiterhin dürfen zwei Rekuperationssysteme pro Auto verwendet werden. Auf der Motorenseite herrscht weiter ein hohes Maß an Freiheit, allerdings sollen Biokraftstoffe stärker inte-

griert werden. In Zukunft wird explizit ein Einsatz neuer Technologien wie Brennstoffzellen nicht ausgeschlossen.

Diese Eckdaten tragen auf den ersten Blick wenig zu der angestrebten Kostensenkung bei. Geld soll dafür bei der Aerodynamik (nur noch ein Aero-Kit pro Saison, als Kompensation sind bewegliche aerodynamische Bautei-

le erlaubt) gespart werden, die Windkanalzeit pro Jahr soll von 800 auf 600 Stunden sinken, die Mannschaftsstärke der Teams an der Rennstrecke weiter begrenzt werden, ebenso wie die Anzahl der Testtage.

Dazu wird indirekt eine Art Token-System für die vier Bereiche Chassis, Motor, Hybridsystem und Bodywork eingeführt,

um die Kosten bei der Weiterentwicklung der LMP1-Rennwagen einzudämpfen.

Dazu soll die Anzahl der Motoren von fünf auf vier pro Saison heruntergefahren werden, ebenso wie die Anzahl der verwendeten Getriebe. Dazu werden die Sicherheitsvorschriften, die 2018 hätten eingeführt werden sollen, nun 2020 umgesetzt. ■



FIA-Präsident Jean Todt (links) und ACO-Präsident Pierre Fillon (Mitte) haben die neuen LMP1-Regeln gesteuert

Sportwagen-WM / 24h-Rennen Le Mans

Die Reaktionen zu den neuen LMP1-Regeln

Es hätte der große Wurf für die Zukunft werden sollen, doch die neuen LMP1-Regeln für 2020 wurden im Fahrerlager kühl aufgenommen – und mit Sarkasmus kommentiert.

Von: **M. Schurig, A. Cotton**

Seit dem Audi-LMP1-Ausstieg Ende Oktober 2016 schwebt über der Topklasse der Sportwagen-WM eine dunkle Gewitterwolke: Die Ausstiegsgerüchte um Porsche reißen nicht ab, hinter einem möglichen Einstieg von Peugeot werden die Fragezeichen immer größer und nach dem Debakel für Toyota wackeln jetzt plötzlich auch noch die Japaner.

In einem Satz: Die Zukunft steht auf dem Spiel. ACO und FIA

hätten am Freitag vor dem Rennen eine Trendwende einleiten können, die Chance haben sie verpasst. Ein Peugeot-Ingenieur sprach davon, dass das Signal völlig falsch sei, weil die Vorgabe, nach den Stopps in Zukunft einen Kilometer rein elektrisch fahren zu müssen, das gesamte Konzept der Autos verändere – und ein teures Wettrüsten beim Hybridantrieb auslöst. Außerdem hatte Peugeot gefordert, die Hybridtechnik auf ein Rekuperationssystem und 4 MJ herunterzufahren – was nicht geschah.

Bei Porsche war herauszuhören, dass man die Pläne nicht für ein verlockendes Angebot hält, eher für den krampfhaften Versuch, die LMP1-Hybridklasse zu retten. Nur Toyota-Technikchef Pascal Vasselon signalisierte generelle Zustimmung: „Man sollte nicht vergessen, dass wir alle diese Pläne in endlosen Meetings

zuvor mühsam abgestimmt haben – inklusive Peugeot.“

Die Aussage von Vasselon offenbart das Dilemma: Womöglich glauben weder Peugeot noch Porsche an die LMP1-Hybridklasse und sind deshalb mit dem schwammigen Ergebnis sehr zu-

frieden, weil diese Pläne eh dazu verurteilt sind, Makulatur zu werden. Ein Peugeot-Mann sagte: „Wir warten jetzt mal, wann die Sache hier kollabiert, denn das scheint unausweichlich. Und dann reden wir vielleicht noch mal weiter...“ ■



Die Zukunft der LMP1-Klasse bleibt der große Diskussionspunkt der WM

McLaren: Neuanfang mit GTE – oder DPI?

Vor dem 24h-Rennen in Le Mans wurde ausführlich spekuliert, dass McLaren bei der ACO-Presskonferenz den Einstieg in die GTE-Klasse verkünden könnte. Das passierte zwar nicht – Neuigkeiten gibt es aber trotzdem.

Ganz offenbar wurde der Einstieg in die GTE-Klasse deshalb nicht offiziell kommuniziert, weil die interne strategische Neuausrichtung bei McLaren für die Bereiche Kunden- und Werkssport noch nicht abgeschlossen ist. Nach dem Abgang von Martin Whitmarsh, der als Initiator des 2012 gestarteten GT3-Kundensportprogramms mit dem MP4-12C galt, sollen jetzt noch mal alle Optionen neu über-

prüft werden. Der McLaren-Geschäftsführer Zak Brown bestätigte am Rande des 24h-Rennens, dass eine Rückkehr in den Werksrennsport und nach Le Mans eine Option sei. Dazu wird aber intern wohl auch der Vorschlag evaluiert, den GT3-Antrieb für ein DPI-Autos zu nutzen, um den für McLaren wichtigen Markt in Nordamerika zu pushen.

Dazu soll die interne Struktur neu aufgestellt werden: Bisher war das Kundensportprogramm bei CRS von Ex-Teamchef Chris Niarchos aufgegangen, der ehemalige Profirennfahrer Andrew Kirkaldy führte die Geschäfte. Der Vertrag mit CRS wurde bereits aufgelöst, und Dan Walmsley von Strakka Racing als neuer möglicher Koordinator angeheuert. McLaren will abwarten, ob das DPI-Thema auch global eine Rolle spielen wird. ■ MCS/AC



Wird das GT3-Thema bei McLaren um ein GTE-Projekt für Le Mans ergänzt?

Teams kritisieren die Slow-Zone-Regeln

Nach dem 24h-Rennen in Le Mans rechnete nahezu jedes teilnehmende Team vor, wie viel Zeit man wann in den neuen und deutlich längeren Slow Zones verloren habe. Ein Ende der Debatte ist nicht in Sicht.

Die Aussagen glichen sich wie ein Ei dem anderen: „Und dann haben wir 40 Sekunden bei der Slow Zone verloren!“ Nahezu jeder Fahrer und jedes Team führte nach dem Rennen in Le Mans die gleiche Klage im Schilde: Die Slow Zones erhöhen den Lotteriefaktor bis zu einem Grad, dass man sich fragen muss, ob das noch sinnvoll ist.

FIA-Rennleiter Eduardo Freitas hatte die neuen Slow Zones eingeführt, um die Phase des Ein-

tauchens in eine Gelbzone zu entspannen: „Früher wurden die Zonen bei Topspeed gestartet, und aufgrund der unterschiedlichen Topspeeds der Fahrzeugklassen und der Differenzen beim Bremsvermögen führte das oft zu haarigen Situationen. Jetzt beginnen die Slow Zones früher, also bei geringerer Geschwindigkeit, dafür sind sie aber logischerweise länger.“

Die erste Slow Zone von Tertre Rouge bis zur ersten Hunaudières-Schikane kann GT-Teams bis zu 72 Sekunden kosten – wenn sie dort reinrasseln, ihre direkten Klassengegner aber nicht. Und genau so ein Szenario passierte aus Sicht der Teams zu häufig, die jetzt dafür plädieren, lieber weiter ein Safety Car einzusetzen, statt sich Runde für Runde durch immer wieder neue Slow Zones quälen zu müssen. ■ AC



Fahrer und Teams kämpften in Le Mans mit den unzähligen Slow Zones



LAUF 3
24.06.17

www.vln.de

**Der Rest ist
nur Warten ...**



Von wegen Jubel, Trubel, Ekstase. Statt seinen ersten WM-Triumph bei der geliebten Hochgeschwindigkeitsfahrt in Polen zu feiern, gewann Ott Tänak zuvor den Brutaloritt auf Sardinien – und nahm's gelassen. Ein Grund mehr, den 29-Jährigen zum Gespräch zu bitten.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf der Zielrampe in Alghero schlug dein Copilot Martin Järveoja vor Begeisterung einen Salto. Von deiner Freude war weniger zu sehen. Warum?

Dauernd wurde ich nach meinen Gefühlen gefragt. Wie wichtig mir mein erster Sieg wäre, wie ich ihn feiere und, und, und. Am Ende war da einfach nur eine große Erleichterung. Das Gefühl, der Job ist endlich erledigt.

Anders im Vorjahr in Polen. Als du auf den letzten Metern den sicheren Sieg verpasst hast und Zweiter wurdest, sind bei dir Tränen geflossen.

Das tat auch richtig weh. Negative Erfahrungen sind eben wesentlich emotionaler als positive. Aber keine Sorge, den Sieg in Italien habe ich nicht nur mit dem Team gefeiert. Zu Hause köpfe ich mit meiner Familie und Freunden eine gute Flasche. Es ist ja nicht nur mein Erfolg. So wäre ich ohne Markko Märtin längst weg vom Fenster.



Ott Tänak

Geburtstag: 15. Oktober 1987

Geburtsort: Kärla (EE)

Herkunftsland: Estland

WM-KARRIERE

- 2003: erste Rallye
- 2008/09: Estischer Meister
- 2009: WM-Debüt
- 2010: PWRC (2 Siege)
- 2011: SWRC-Zweiter (3 Siege)
- 2012: WM-Achter
- 2013: Vizemeister Estland
- 2014: WRC2 (1 Sieg)
- 2015: WM-Zehnter
- 2016: WM-Achter
- 2017: erster WM-Sieg

„Am Ende war da einfach nur eine große Erleichterung“

Du sprichst von 2013?

Das war der Tiefpunkt. 2010 habe ich als FIA Pirelli Star Driver zwei PWRC-Läufe gewonnen und einen Fünfjahresvertrag mit Malcolm Wilson unterzeichnet. Neben dem S2000 in der SWRC saß ich in einem WRC. Doch in der Folgesaison häuften sich die Fehler und ich musste den Platz räumen. Zurück in Estland setzte ich auch für andere ein Auto ein. Als Teamchef und Techniker bekommt man einen ganz anderen Blickwinkel. Der half mir, als ich 2014 zurückkam und bei M-Sport für DMack erst in der WRC2 und wieder im WRC startete. Aber ohne Markko wäre ich nie zurückgekommen. Er hat viel Geld in meine Karriere investiert. Ich hoffe, ich kann es ihm in irgendeiner Form zurückzahlen. Bei M-Sport allerdings bekommt man viel, nur kein Geld. (lacht)

Mit dem Sieg bist du in der WM-Tabelle um einen Zähler an Toyota-Speerspitze Jari-Matti Latvala vorbeigezogen ...

... leider! Ich hatte gehofft, er holt auf der Power-Stage mehr Punkte und müsste in Polen vor mir auf die Bahn. Aber vielleicht regnet es ja auf der ersten Etappe.

Wie habt ihr euch auf die Rallye Polen vorbereitet?

Bisher hat M-Sport in Polen getestet. Die Schotterpisten sind dort sehr weich, also habe ich versucht, in meiner Heimat bessere zu finden. Vergangene Woche waren wir nun im Süden von Estland. Die Strecken sind nahezu identisch: sandiger Untergrund, sehr schnell, ein paar Kuppen und enge Ecken. Nur dass sie nach ein paar Durchgängen nicht gleich so tief sind wie in Polen. Man kann also mehr fahren und ausprobieren.

Folgt dein nächster Sieg?

Warum nicht? Jeder weiß, dass ich diese Art von Strecken liebe. Zudem fühlte sich das Auto beim Test ziemlich gut an. Auch bei den bisherigen Schotterrallyes hatte ich am ersten Tag Schwierigkeiten mit der Front. Dennoch

sind wir vorne dabei. Unser 2017er-Auto ist gut gelungen.

Ist die neue Fahrzeuggeneration der Grund, warum es bei dir nun so gut läuft?

Ein gutes Auto ist die Basis. Es war sicher ein Vorteil, dass ich von Anfang an dabei war, und schon im Sommer hinterm Steuer saß. Ich mag die Breite und die Flügel. Der neue Fiesta fühlt sich insgesamt stabiler an, bietet mehr Setup-Optionen für die unterschiedlichen Rallyes und reagiert sensibler auf Veränderungen. Beim alten Auto konnten wir zwischen den einzelnen Läufen gar nicht so viel ändern. Und mit jedem Test verstehen wir das Auto besser.

»MARKKO MÄRTIN HAT VIEL GELD IN MEINE KARRIERE INVESTIERT. ICH HOFFE, ICH KANN ES IHM ZURÜCKZAHLEN.«

Ott Tänak

Ogier vermittelt nicht immer diesen Eindruck.

Langsam. Séb weiß genau, was er macht. Wir haben immer gepunktet, zusammen drei Siege und mehr Podestplätze als jedes andere Werksteam geholt. Es ist doch klasse, dass er immer mehr will. Denn je stärker dein Teamkollege, desto stärker bist auch du. An ihm wirst du gemessen, er hat schließlich das gleiche Auto und die gleichen Reifen. Séb ist der beste Teamkollege, den ich je hatte. Es mag keine Überraschung sein, dass er die Fahrerwertung anführt. Aber dass M-Sport bei den Teams vor Toyota, Hyundai und Citroën liegt, ist schon etwas Besonderes.

Was hat dich an ihm am meisten beeindruckt?

Wie er die Dinge angeht und versucht, das Beste aus den gegebenen Möglichkeiten zu machen.



Zugabe: Tänak-Co Järveoja, Ex-Landesmeister im Judo, mit Sieger-Salto

Séb ist sehr offen, ich kann ihn alles fragen. Er spricht über jedes noch so kleine Detail. Das ganze Team kann von ihm lernen.

Zum Beispiel?

Vor allem wie er und Julien (Ingrassia, Ogiers Copilot) Daten analysieren und bei VW gewohnt waren, diese im Team zu nutzen. Das fängt damit an, wie das Team Strecken- und Wetterinfos sammelt und wir diese bekommen. Man braucht viele, aber auch kompakte Infos. Auf unserem Level muss alles passen. Sébs Ziel ist die Titelverteidigung. Selbst wenn er sich ärgert, dass es nicht so läuft, lerne ich von ihm. Er bleibt immer am Ball und fordert viel – von sich und dem ganzen Team. (lacht) Und meist bekommt er dann auch, was er will.

Aber man muss ihn schlagen, um Weltmeister zu werden ...

Genau das.

Bist du schon bereit dafür?

Warum nicht? Die Weltmeisterschaft ist in dieser Saison extrem ausgeglichen. Zuerst gilt es, möglichst dicht vorne dran zu bleiben und bei den Schotterläufen immer ein paar Punkte mehr zu sammeln als Séb. Am Saisonende werden wir dann sehen, ob und wie sehr ich pushen muss und kann. Jari-Matti (Latvala) und Thierry (Neuville) sind aber auch noch da.

Könnten am Ende die beiden Asphaltläufe in Deutschland und Spanien den Ausschlag geben?

In der Vergangenheit kam ich da gut zurecht. Wäre ich auf Korsika nicht ausgerutscht, hätte ich auch dort gute Chancen gehabt, ganz vorne mitzumischen. Jede Rallye kann den Unterschied machen. Wer Weltmeister werden will, muss überall punkten. Das haben schon andere von Séb gelernt. ■

Rallye-WM

Kremer im Fiesta WRC '17

Gelunger Coup: Armin Kremer startet beim WM-Heimspiel nicht in irgendeinem Auto, sondern wie Weltmeister Sébastien Ogier im aktuellen Ford Fiesta WRC.

Von: **Reiner Kuhn**

Bisher war es neben den Werksfahrern und Citroens Teampatron Khalid al Qassimi nur den Ford-Privatiers Mads Östberg und Lorenzo Bertelli vergönnt, mit einem World Rally Car der dritten Generation anzutreten. Als Vierter wird nun Armin Kremer bei der Rallye Deutschland (17.–20. August) ein solches Auto steuern. Die FIA achtet genau darauf, welche Fahrer hinter dem Lenkrad der über 380 PS starken Allradboliden sitzen, für Kremer ist die Genehmigung kein Thema.

Um sich auf den Auftritt und den M-Sport Ford Fiesta WRC '17 vorzubereiten, wird Kremer nach der Sitzprobe in England Anfang August bei den Deutschland-Test-



Hand drauf: Malcolm Wilson und Armin Kremer spannen zusammen

fahrten der M-Sport-Werkspiloten Ogier und Ott Tänak weilen. Im direkten Anschluss übernehmen der Routinier und sein 22 Jahre junger Copilot Pirmin Winklhofer dann für einen Tag deren Testauto.

„Es ist eine große Freude, aber auch riesige Herausforderung, mit dem gleichen Rallyeauto antreten zu dürfen wie der viermalige Weltmeister“, platzt Kremer vor Stolz. „Es ist fantastisch, einen deutschen Fahrer bei sei-

ner Heimveranstaltung in einem Ford Fiesta WRC zu haben – zumal die Heimat des Serien-Fiesta im nahen Köln ist. Armin ist ein sehr erfahrener Fahrer, vor allem bei der Rallye Deutschland. Sein umfangreiches Wissen auf diesen ganz speziellen Strecken wird dem ganzen Team zugutekommen. Ich bin mir sicher, dass er jede Minute davon genießen wird“, sagt M-Sport-Chef Malcolm Wilson. ■

NACHRICHTEN

GASSNER JR. GIBT DRM-GASTSPIEL

Mit der Rallye Stewweder Berg (23./24. Juni) beginnt am Wochenende die zweite Saisonhälfte der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM). 82 Teams, darunter acht mit R5-Autos aus der Topkategorie, haben genannt. Größte Überraschung ist Hermann Gassner jr. Mit seinem Hyundai i20 R5 will der ehemalige Meister die DRM-Spitze aufmischen.

BAUMSCHLAGER SINNT AUF REVANCHE

Nur 27 Fahrer sind am Wochenende beim vierten von sieben Läufen zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) im Schneebergland am Start. Im Vorjahr teilten sich die Ford WRC-Piloten Hermann Neubauer und Gerwald Grössing alle Bestzeiten. Raimund Baumschlagler will das ändern: Der Rekord-Landesmeister startet zum zweiten Mal im VW Polo WRC, dem erfolgreichsten Rallyeauto der Neuzeit. ■ RK

Rallye-EM Zypern

Sieger Al-Attiyah zieht am großen Loeb vorbei

Nachdem sich die EM-Spitze auf der ersten Etappe im Kollektiv verabschiedete, feierte Nasser Al-Attiyah seinen fünften Sieg bei der Rallye Zypern.

Von: **Reiner Kuhn**

Vierter Sieger beim vierten EM-Lauf. Mit über sechs Minuten Vorsprung gewann Nasser Al-Attiyah im Ford Fiesta R5 die Rallye Zypern und strich zusätzlich 10 000 Euro für den Gewinn der sogenannten ‚Love Cyprus Golden Stage‘-Wertung ein, in der die Zeiten der letzten beiden Prüfungen gewertet wurden. „Fantastisch, ich bin wirklich glücklich, im Ziel zu sein“, jubelte der Katarer, den lediglich ein schleichender Plattfuß zur Halbzeit einbremste. Es



Nur einer wirbelte Staub auf: Al-Attiyah feiert seinen fünften Zypern-Sieg

war sein fünfter Sieg auf Zypern. In der ewigen Bestenliste konnte Al-Attiyah damit Sébastien Loeb überholen, der die Rallye bislang viermal gewinnen konnte.

Viel Gegenwehr hatte er am staubigsten Wochenende der Rallye-EM nicht bekommen. Die

EM-Spitze war bereits am ersten Tag aus dem Rennen. Bruno Magalhães (Skoda Fabia R5) und Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) flogen in der gleichen Kurve ab. Wenig später haute sich Murat Bostanci (Ford Fiesta R5) den gleichen Abhang runter.

Qualifying-Sieger Nikolay Gryazin (Skoda Fabia R5) beschädigte früh den Kühler und musste später mit defektem Getriebe aufgeben. Europameister Kajetanowicz konnte zwar am Sonntag noch einmal starten, das erhoffte Preisgeld für den Sieg in der Golden-Stage-Wertung verpasste er aber um drei Zehntel. Immerhin strich er für den Tagessieg sieben EM-Zähler ein und verkürzte den Abstand zu Tabellenführer Magalhães auf 14 Punkte.

Die extrem harten Bedingungen spülten die einheimischen Piloten in ihren robusten Mitsubishi nach vorne auf die Plätze 2 bis 4. Dahinter erreichte Albert von Thurn und Taxis (Skoda Fabia R5) den fünften Rang. „Es ist unglaublich, wie hart es hier ist“, staunte der EM-Neuling. „Ich bin so froh, dass ich es bis zum Ziel geschafft habe. Es war enorm anspruchsvoll.“ ■



Aus den Fugen

Am dritten DTM-Rennwochenende des Jahres geriet die Welt der Tourenwagenserie leicht aus den Fugen. Und das nicht nur, weil es mit Paul di Resta (Mercedes) und René Rast (Audi) zwei etwas überraschende Sieger gab. Auch eine tatsächliche Fuge spielte eine Rolle.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn mir das einer vor der Saison gesagt hätte, dann hätte ich ihn für verrückt erklärt“, konnte René Rast sein Glück noch gar nicht fassen. Angekommen. Im Kreis der DTM-Laufsieger. Und als Sahnehäubchen gab es sogar noch die Tabellenführung. „Das fühlt sich alles noch ein bisschen unrealistisch an“, gab der zumindest in Sachen DTM Spätberufene zu Protokoll. Siege hat der Serien-Rookie genug eingefahren in seiner Kar-

riere: Klassensieg in Daytona, zwei Gesamtsiege bei den 24h in Spa – auch der Sieg bei den 24h am Nürburgring ist bereits abgehakt. Und auch Titel: VW Polo Cup, Porsche Carrera sowie Supercup gleich mehrfach, zuletzt 2014 das ADAC GT Masters. Aber die DTM ist eben doch noch einen Step darüber. „Ein großes Highlight in meiner Karriere, das auf jeden Fall zu den Top 5 zählt“, so der strahlende Rosberg-Pilot, der sich in bester Auer-Manier auch beide Poles sichern konnte.

Auer trotz Nuller cool

Apropos Auer: Der Mercedes-Pilot ging am Hungaroring komplett leer aus. Und dafür konnte er nur bedingt selbst etwas. Am Samstag wurde er Opfer einer Kollision und letztlich nur auf P12 abgewinkt. „Bis zum Safety-Car-Restart war ich auf P7. Ich war außen in Kurve zwei und innen haben sich drei Leute berührt, einer hat sich gedreht und ist in mich rein“, analysierte der Österreicher, der trotz des Samstag-Nullers zunächst die Tabel-

»WENN MIR DAS EINER GESAGT HÄTTE, HÄTTE ICH IHN FÜR VERRÜCKT ERKLÄRT!«

RENÉ RAST

lenführung behielt. Am Sonntag machte er dann selbst einen Fehler, rutschte beim Boxenstopp etwas neben die Linie und erwischte einen Mechaniker. Nach langem Stopp und in aussichtsloser Position liegend gab man letztlich vorzeitig das Rennen auf. „In Sachen Meisterschaft mache ich mir da nicht in die Hose beim dritten Saisonrennen“, nahm es Auer cool, liegt er nun immer noch nur einen Zähler hinter dem neuen Leader.

Gegenüber dem relativ ruhigen Sonntagsrennen, wo das Überholmanöver von Rast gegen Ekström kurz vor Schluss für die größte Spannung sorgte, gab es am Samstag ordentlich Zünd-

stoff. Schon während des Rennens wurden die Verschwörungstheoretiker hellhörig, als just zu dem Zeitpunkt der BMW von Maxime Martin unglücklich auf der Strecke ausrollte, als Markenkollege Timo Glock zum Stopp fuhr. Parallel fuhr aber auch Paul di Resta zum Reifenservice, bevor das Safety Car herauskam, um die Bergung des Martin-Autos abzusichern. Bruno Spengler, Opfer einer Startkollision und schon umbereift, nutzte die Gunst der Stunde, um sich ebenfalls noch mal neue Pneu abzuholen.

Audis Taktik-Fauxpas

Das Gerücht, Martin habe gar nicht – wie behauptet – blockierende Bremsen gehabt und damit absichtlich das Safety Car heraufbeschworen, kann nicht zweifelsfrei entkräftet werden. Fakt ist aber auch, dass Martin in der Startphase einen Schlag auf die Vorderachse bekam und es kein unrealistisches Szenario ist. Interne Quellen berichteten, es hätten zum Zeitpunkt des Anhaltens rund 15 Bar Bremsdruck angele-



Bereits beim 9. Start ein DTM-Laufsieger: Audi-Pilot René Rast auf dem Weg zu Ungarn-Triumph und Tabellenführung



Überraschendes Samstag-Podium (v.l.): Glock, Sieger Di Resta, Spengler



Nullrunde in Ungarn: Lucas Auer



Im Fokus: Maxime Martin sorgte mit seinem Ausfall am Samstag für eine SC-Phase – am Sonntag fuhr er auf Platz 3

gen, ohne dass der Belgier auf dem Bremspedal gestanden war. Wie auch immer: Die drei Stopper lagen nach der Runde der regulären Boxenstopps natürlich an der Spitze. Dahinter holten die Audi, welche im Qualifying eine Fünffach-Spitze einfuhren, mit Siebenmeilenstiefeln auf.

Warum man bei den Audiern nicht auch wenigstens einen Fahrer reingeholt hat, bleibt ein Rätsel. „Es ist nicht alles rundgelaufen“, gab Audi-Motorsportchef Dieter Gass zerknirscht zu. Denn so gingen seine Mannen in Sachen Podium leer aus.

Für Di Resta war der Sieg der zweite Glücksfall der Woche. Am Montag vor dem Rennen wurde Tochter Perla geboren und Di Resta damit zum zweiten Mal Vater. Kurios: Auch nach Geburt seines Sohnes im Dezember 2015 hatte er beim nächsten Event gewonnen: das Sonntagsrennen beim Saisonauftakt 2016.

Der zweite Aufreger nach dem Ausrollen Martins kam am späten Abend: Jamie Green disqualifiziert – nach Protest von Merce-

des! Was war passiert? Der in diesem Jahr neue Einheits-Frontsplitter besteht aus sieben Teilen, die miteinander verschraubt werden. Bei Mercedes und Audi wurden die dabei entstehenden Fugen bislang mit einem Harz versiegelt, um die Luft dorthin zu leiten, wo sie hin soll. Diese Grauzone wurde nach dem Lausitz-Wochenende konkretisiert und das „zuharzen“ verboten – bei Green war aber nun doch noch eine der Fugen versiegelt. Audi hat Berufung angekündigt und sieht für den Fall, dass man diese tatsächlich einlegt, auch gute Chancen, dass Jamie Green seinen P7 vom Samstag und damit ebenfalls sechs Meisterschaftspunkte zurückbekommt. Dann wäre er Tabellenführer.

Bis dahin darf Teamkollege Rast von vorne grüßen. Ende nächster Woche geht's zum Norisring. „Eine schöne Strecke, das harte Bremsen mache ich gerne. Insofern freue ich mich da schon irre drauf“, sagt Rast, der – ob er es will oder nicht – zum echten Titelaspiranten wird. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KILOS NUR IM RENNEN

Klammheimlich, mit einem Bulletin an die Teams, wurde am Donnerstag vor den Ungarn-Rennen die neue Verteilung der Performance-Gewichte bekannt gegeben. Demnach werden diese nur nach Rennperformance verteilt, wobei die schnellsten zwei Autos und dabei die besten 28 Runden (Norisring: 48) des Rennens herangezogen werden. Nach einem komplizierten Schlüssel und je nach Speed dürfen bis zu 5 kg aus- bzw. eingeladen werden. Bei Regenrennen kommt die Regel nicht zur Anwendung.

NEUE RESTSPRIT-REGEL

Nach dem ominösen Ausrollen von Mattias Ekström nach Zieldurchfahrt im Lausitz-Sonntagsrennen gab es auch bezüglich der im Tank erforderlichen Restmenge Sprit

eine Anpassung im Regelwerk. Neu müssen nun mindestens zwei Liter Benzin im Tank sein, wenn man in der Ausrollrunde stehen bleibt. Bisher waren es 0,5 Liter. Dies ist auch nach wie vor die erforderliche Menge, wenn man es aus eigener Kraft in den Parc fermé schafft.

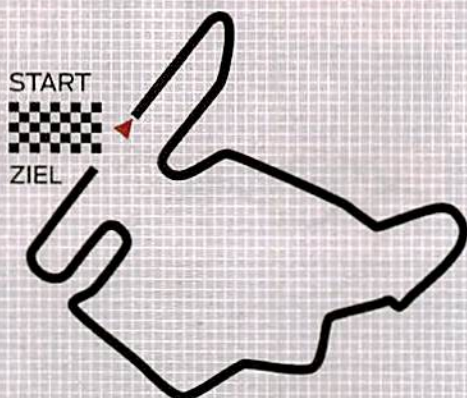
RESTART GEGLÜCKT

Eine weitere Regeländerung, die bereits am Lausitzring verankert wurde, jedoch am Hungaroring erstmals angewendet werden musste, war ein voller Erfolg. Nach dem missglückten ersten Double-file-Restart in Hockenheim, als die Rennleitung das Startsignal gab, durfte im Samstagsrennen mit René Rast erstmals der Leader das Tempo und den Restart-Zeitpunkt vorgeben. Und das sah dann deutlich harmonischer sowie sportlich fairer aus als noch beim Saisonauftakt. ■

DTM 2017 RESULTATE

HUNGARORING (D) 4,381 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Hungaroring (D): 17. Juni 2017; 5. von 18 Läufen; 148,954 km über 34 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 20 Grad, wolkig
Pole-Position
 #33 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1:34,742 min
Schnellste Runde
 #99 Mike Rockenfeller (Audi Sport Team Phoenix) 1:37,101 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	34	57:52,984 min	1:38,482	25
2. Timo Glock (D)	BMW/RMR	34	+1,393 s	1:38,814	18
3. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	34	+4,598 s	1:38,293	15
4. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	34	+4,948 s	1:37,101	12
5. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	34	+8,937 s	1:37,606	10+1
6. René Rast (D)	Audi/Rosberg	34	+9,561 s	1:37,405	8+3
7. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	34	+31,014 s	1:37,603	6
8. Marco Wittmann (D)	BMW/RBM	34	+31,577 s	1:38,185	4
9. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	34	+32,651 s	1:37,739	2
10. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	34	+33,106 s	1:38,150	1
11. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	34	+35,742 s	1:37,988	0
12. Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	34	+36,780 s	1:38,225	0
13. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	34	+37,760 s	1:38,008	0
14. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	34	+1:36,802 min	1:38,081	0
15. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RBM	25	+9 Rdn.	1:38,923	0
- Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	12	+22 Rdn.	1:38,395	0
- Maxime Martin (B)	BMW/RBM	7	+27 Rdn.	1:17,366	0
DQ Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	34	+10,781 s	1:37,154	0+2

Performance-Gewichte: Audi -10 kg (1115), BMW -5 kg (1120), Mercedes +5 kg (1130)
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)



Als Rookie an der Tabellenspitze: Hungaroring-Laufsieger René Rast

QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1:34,742 min
2. Jamie Green	1:34,818 min
3. Mattias Ekström	1:35,192 min
4. Nico Müller	1:35,226 min
5. Mike Rockenfeller	1:35,244 min
6. Augusto Farfus	1:35,275 min
7. Loic Duval	1:35,378 min
8. Lucas Auer	1:35,454 min
9. Gary Paffett	1:35,457 min
10. Tom Blomqvist	1:35,466 min
11. Robert Wickens	1:35,506 min
12. Maxime Martin	1:35,539 min
13. Paul di Resta	1:35,575 min
14. Timo Glock	1:35,577 min
15. Marco Wittmann	1:35,815 min
16. Edoardo Mortara	1:36,039 min
17. Bruno Spengler	1:36,154 min
18. Maro Engel	1:36,484 min

QUALIFYING RENNEN 2

1. René Rast	1:34,740 min
2. Marco Wittmann	1:34,803 min
3. Mattias Ekström	1:34,896 min
4. Nico Müller	1:34,931 min
5. Mike Rockenfeller	1:35,018 min
6. Jamie Green	1:35,050 min
7. Lucas Auer	1:35,109 min
8. Timo Glock	1:35,236 min
9. Augusto Farfus	1:35,246 min
10. Tom Blomqvist	1:35,282 min
11. Gary Paffett	1:35,284 min
12. Paul di Resta	1:35,406 min
13. Robert Wickens	1:35,416 min
14. Edoardo Mortara	1:35,445 min
15. Loic Duval	1:35,562 min
16. Maro Engel	1:35,727 min
17. Bruno Spengler	1:35,874 min
18. Maxime Martin	1:35,685 min*

*Strafversetzung wegen Kollision in Rennen 1

ERGEBNIS RENNEN 2

Hungaroring (D): 18. Juni 2017; 6. von 18 Läufen; 153,335 km über 35 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 28 Grad, leicht bewölkt
Pole-Position
 #33 René Rast (Audi Sport Team Rosberg) 1:34,740 min
Schnellste Runde
 #5 Mattias Ekström (Audi Sport Team Abt Sportsline) 1:36,725 min

Fahrer	Marke/Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	35	58:01,592 min	1:37,430	25+3
2. Mattias Ekström (S)	Audi/Abt Sportsline	35	+1,041 s	1:36,725	18+1
3. Maxime Martin (B)	BMW/RBM	35	+1,506 s	1:37,135	15
4. Nico Müller (CH)	Audi/Abt Sportsline	35	+1,861 s	1:37,603	12
5. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	35	+5,772 s	1:37,457	10
6. Paul di Resta (GB)	Mercedes/Silberpfeil	35	+7,884 s	1:37,569	8
7. Timo Glock (D)	BMW/RMR	35	+8,694 s	1:37,541	6
8. Robert Wickens (CDN)	Mercedes/Mercedes me	35	+11,999 s	1:37,559	4
9. Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mercedes me	35	+12,653 s	1:37,714	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	35	+13,159 s	1:36,943	1
11. Edoardo Mortara (I)	Mercedes/BWT	35	+13,630 s	1:37,671	0
12. Augusto Farfus (BR)	BMW/RMG	35	+15,087 s	1:37,578	0
13. Tom Blomqvist (GB)	BMW/RBM	35	+16,289 s	1:38,011	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW/RBM	35	+17,583 s	1:37,156	0
15. Maro Engel (D)	Mercedes/Silberpfeil	35	+19,828 s	1:37,493	0
16. Loic Duval (F)	Audi/Phoenix	35	+38,535 s	1:37,679	0
17. Marco Wittmann (D)	BMW/RBM	33	+2 Rdn.	1:37,668	0+2
Lucas Auer (A)	Mercedes/BWT	23	+12 Rdn.	1:37,049	0

Performance-Gewichte: Audi -5 kg (1120), BMW -10kg (1115), Mercedes 0 kg (1125)
 Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

STAND FAHRER

1. Rast	70 Punkte
2. Auer	69
3. Green	65
4. Ekström	62
5. Paffett	54
6. Rockenfeller	54
7. Glock	49
8. Di Resta	45
9. Wickens	42
10. Müller	33
11. Martin	32
12. Wittmann	24
13. Mortara	21
14. Spengler	17
15. Engel	3

STAND HERSTELLER

1. Audi	284 Punkte
2. Mercedes-Benz	234
3. BMW	124

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	135 Punkte
2. Merc.-AMG Mercedes me	96
3. Audi Sport Team Abt Sp.	95
4. Mercedes-AMG BWT	90
5. Audi Sport Team Phoenix	54
6. BMW Team RMR	51
7. BMW Team RBM	49
8. Merc.-AMG Silberpfeil	48
9. BMW Team RMG	24



Packt alles

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell
zum Sparpreis plus Rucksack sichern!

PROSS Rucksack

Multifunktionaler Rucksack mit großem Reflektor, Rücken-/Beckenpolsterung, Volumenerweiterung mit integriertem Nassfach um ca. 6 Liter, herausnehmbaren Regenschutz in Signalfarbe, wasser- und schmutzabweisender Boden. Material: Polyester 420D und strapazierfähiges Ripstop, Maße: ca. 28 x 22 x 49 (64) cm, ca. 15 Liter (+ 6 Liter), Gewicht: ca. 695 g, Zuzahlung 1,- €.



Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: **MOTORSPORT aktuell AboService, 70138 Stuttgart**

Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- Online-Kundenservice
- Nach dem Test jederzeit kündbar

Ja, ich möchte **MOTORSPORT** aktuell mit 30 % Preisvorteil testen.

Best.-Nr. **1625286**
Ich erhalte das Probeabo (10 Ausgaben) für zzt. nur 15,40 € inkl. MwSt. und Versand zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung. Mein Extra erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT** aktuell dann weiterhin, für jährlich zzt. nur 93,50 € bei 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Preis Österreich: zzt. 16,80 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 102,- €). Preis Schweiz: zzt. 25,90 Sfr. (zzgl. 1,- Sfr. Zuzahlung; Jahresabopreis zzt. 149,- Sfr.). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
Telefon	E-Mail

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug.

IBAN	
BIC	Geldinstitut

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Ich bezahle per Rechnung.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt am dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: **MOTORSPORT aktuell AboService**, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Direktbestellung:

Fon +49 (0)711 3206-8888
Fax +49 (0)711 182-2550
motorsportaktuell@dpv.de

www.motorsport-aktuell.com/abo

Tassi erster Doppelsieger und jetzt neuer Leader



Der Youngster führt das Feld an: Attila Tassi wird von Teamchef Michelisz auf dem Weg zum Sieg abgeschirmt

Attila Tassi (Honda) feierte letzte Woche gleich vier Mal: Erst, dass er 18 wurde, dann einen Doppelsieg vor Heimpublikum und anschließend die Tabellenführung. Schützenhilfe gab es von Norbert Michelisz.

Von: Michael Bräutigam

Heimvorteil ist im professionellen Motorsport ein zwar oft benutztes Wort, doch kaum von Bedeutung. Die TCR International Series macht da in diesem Jahr scheinbar eine Ausnahme: Man erinnere sich an Davit Kajaias sensationellen Heimsieg samt Pole beim Auftakt in Rustavi. Oder an Roberto Colciagos Beinahe-Doppelerfolg im heimischen Monza.

Am Hungaroring war mit WTCC-Pilot und TCR-Teamchef Norbert Michelisz ein ganz besonderer Gaststarter dabei, welcher dem gesamten Feld zeigte, was „Heimvorteil“ wirklich bedeutet. Beide freie Trainings und Qualifyings beendete der Honda-Werksfahrer mit Abstand am

schnellsten. Dabei stand der Start noch auf der Kippe. Das für ihn vorgesehene Auto wurde bekanntlich von Attila Tassi pilotiert. Über JAS musste beim italienischen Team MM Motorsport ein Honda geliehen werden, da das Ex-Einsatzauto von Tassi nach dem Salzburgring-Crash noch längerer Reparatur bedarf.

Vernay: wichtige Punkte

Aber Michelisz winkte schon auf der Quali-PK ab, als die Frage nach dem Sieg aufkam. Er sei nur da, um den Teamkollegen Tassi und Colciago zu helfen – insbesondere dem Youngster, der in der Hungaroring-Woche seinen 18. Geburtstag feierte.

Das funktionierte auch prima: Am Start zum ersten Lauf schob Tassi sich an VW-Pilot Jean-Karl Vernay und Michelisz vorbei in Führung. Letzterer schirmte seinen Schützling perfekt ab und ermöglichte ihm seinen ersten Laufsieg. „Mein erstes Rennen vor Heimpublikum zu gewinnen, da wird ein Traum wahr“, strahlte selbst der so coole Tassi, der selten eine Miene verzieht.

War Michelisz im ersten Lauf noch ein guter Wingman, zeigte Tassi im zweiten Lauf, dass er gar

nicht auf fremde Hilfe angewiesen ist. Nach erneut gutem Start ging es gleich von Startplatz 8 auf P3 vor, danach wurden erst Pepe Oriola (Seat) und später Reverse-Pole-Mann Jens Reno Moller geknackt, welche später noch untereinander Plätze tauschten.

Tassis Doppelsieg katapultiert ihn an die Spitze der Tabelle. Und das kommt nicht von ungefähr, wie sein Teamchef weiß: „Er hat eine tolle Entwicklung gemacht. Mittlerweile brauche ich fast Tipps von ihm“, so der Lokalheld.

Während Jean-Karl Vernay mit den Plätzen 3 und 7 im mühsam reparierten Golf (Teamkollege Rob Huff musste sogar ein komplett neues Auto bekommen) noch gut leben konnte, ging für den als Tabellenleader angereisten Stefano Comini (Audi) diesmal fast gar nichts. Der Hungaroring kam dem Audi – speziell als schwerstem Auto im Feld – ohnehin nicht entgegen. Dazu kamen in Cominis Fall noch 30 kg Zusatzgewicht. Dass es am Ende noch zu einem vielleicht wichtigen Punkt reichte, hatte er einer Mehrfach-Kollision in Lauf 2 sowie einem Aufhängungsdefekt von Teamkollege Frédéric Vervisch zu verdanken. ■

HUNGARORING, 1. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Attila Tassi	26:56,484 min
2. Norbert Michelisz	+ 0,865 s
3. Jean-Karl Vernay	+ 1,744 s
4. Roberto Colciago	+ 12,769 s
5. Pepe Oriola	+ 14,029 s
6. Daniel Lloyd	+ 14,959 s
7. James Nash	+ 22,569 s
8. Giacomo Altoè	+ 25,074 s
9. Gianni Morbidelli	+ 27,448 s
10. Mat'o Homola	+ 27,869 s

HUNGARORING, 2. LAUF

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Attila Tassi	29:20,272 min
2. Pepe Oriola	+ 1,861 s
3. Jens Reno Moller	+ 3,283 s
4. Giacomo Altoè	+ 3,765 s
5. Roberto Colciago	+ 4,397 s
6. Norbert Michelisz	+ 4,980 s
7. Jean-Karl Vernay	+ 5,372 s
8. Stian Paulsen	+ 6,254 s
9. James Nash	+ 12,055 s
10. Stefano Comini	+ 17,135 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Attila Tassi	151
2. Roberto Colciago	145
3. Jean-Karl Vernay	138
4. Stefano Comini	126
5. Pepe Oriola	109
6. Dusan Borkovic	82
7. James Nash	74
8. Davit Kajala	59
9. Frédéric Vervisch	53
10. Hugo Valente	46

! Für den als Tabellenführer angetretenen Stefano Comini war der Hungaroring kaum eine Reise wert. Dass der Titelverteidiger in seinem „Audi-Panzer“ überhaupt noch einen Punkt ergattern konnte, grenzt an ein kleines Wunder.

TCR

Schmierentheater

Das in der TCR Int. Series engagierte Team Craft-Bamboo Racing ist 2017 noch nicht in der erwünschten Erfolgsspur. Dafür sorgt man neben der Strecke für Aufsehen.

Von: **Michael Bräutigam**

Das traurige Highlight bisher: Nach den Rennen am Salzburgring legte man Protest gegen die beiden GE-Force-Alfa sowie zwei der drei Opel Astra ein, da sie angeblich mit illegalen Turbos unterwegs seien. Auch nachdem die technischen Kommissare keine Unregelmäßigkeiten feststellen konnten, ging es weiter, indem man Berufung einlegen wollte.



Pepe Oriola: Er und Arbeitgeber Craft-Bamboo Racing schwärzten an

Die wurde zwar im Rahmen der Ungarn-Rennen wieder zurückgezogen, dennoch bleibt ein „Gschmäckle“ – zumal der eigene Pilot Pepe Oriola mit Äußerungen weiter Öl ins Feuer kippte. Erst nach einer öffentlichen Entschuldigung wurde seitens

der Offiziellen von einer Strafe abgesehen. Zuvor machte man sich schon unbeliebt, als man z. B. anmerkte, dass Stefano Comini in jedem Jahr das passende Auto für den Titel habe. Das alles erinnert mehr an ein Schmierentheater als an Motorsport. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: DAY GIBT CUP-DEBÜT IN SONOMA

Als erster Fahrer überhaupt aus der NASCAR Euroseries wird der Israeli Alon Day am kommenden Sonntag ein Rennen zur Cup Series bestreiten. Beim ersten Roadcourse-Rennen des Jahres in Sonoma tritt er für das Team BK Racing mit einem Toyota Camry an. Day ist der einzige nicht-nordamerikanische Pilot, der dem „NASCAR Next“-Programm angehört, welches auch schon Piloten wie Kyle Busch, Ryan Blaney, Chase Elliott oder Daniel Suárez bis in die höchste NASCAR-Liga beförderte. In Deutschland kennt man Day vor allem aus seiner Zeit in der deutschen Formel 3 sowie aus zwei Jahren in der FIA-GT-Serie, in der er für HTP Motorsport (2013) sowie Zakspeed (2014) an den Start ging.

BTCC

Verunfallter Pilot noch immer im Koma

Nach einem heftigen Massencrash in Croft zogen sich zwei Piloten schwere Verletzungen zu. Luke Davenport weiterhin im Koma, Jeff Smith noch immer im Krankenhaus.

Der folgenschwere Crash hatte sich bereits im Qualifying zu den Croft-Rennen (siehe letzte Ausgabe) ereignet, als der Ford von Davenport eine Ölspur auf regennasser Strecke hinterließ und crashte. Insgesamt drei Fahrer wurden dabei verletzt, wobei MG-Werksfahrer Áron Taylor-Smith mit einem gebrochenen Bein noch am glimpflichsten davonkam.

Wesentlich schlimmer traf es Smith (Honda) und Davenport. Smith erlitt neben Brustverletzungen auch schwere Schulterverletzungen sowie eine Gehirnerschütterung. Er wird auf der Unfallstation des James Cook Hospitals in Middlesbrough behandelt. Davenport, der an gleicher Stelle untergebracht ist, erwischte es noch härter.

Seine Verletzungen (Brustverletzungen, Lungenverletzungen, Brüche in rechtem Bein und rechtem Arm, gebrochene Hüfte, Gehirnerschütterung) waren sogar so schwer, dass er in ein künstliches Koma versetzt werden musste. Zu Redaktionsschluss (Montag) wurde er aus diesem auch noch nicht wieder herausgeholt. ■ MBR

NASCAR

Vatertagsfreuden für Sieger Kyle Larson

Am US-amerikanischen Vatertag sicherte sich Kyle Larson (Chevrolet) seinen zweiten Saisonsieg – und die Tabellenführung.

Dabei kamen gleich drei Generationen der Larsons nach Brooklyn/Michigan. Neben Ganassi-Pilot Kyle auch dessen Vater sowie Kyles zweijähriger Sohn Owen, der in den vergangenen Rennen schon öfters gute Dienste als „Glücksbringer“ erbrachte. Im vorletzten Rennen in Dover jedoch musste Larson noch trotz dominanten Autos Jimmie Johnson beim letzten Restart den Sieg überlassen.

Daraus hat man entsprechende Lehren gezogen und Larson

– der zudem die meisten Führungsrunden sammelte – blieb diesmal bei den Restarts souverän. Damit übernimmt er wieder die Tabellenspitze von Martin Truex Jr., welcher die beiden Stage-Siege und so zwei weitere Playoff-Punkte einheimste. ■ MBR

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)

15. von 36 Meisterschaftsläufen

- | | | |
|-----|---------------------------|-----------|
| 1. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 2. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 3. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 4. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 5. | Jamie McMurray (USA) | Chevrolet |
| 6. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 7. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 8. | Ricky Stenhouse Jr. (USA) | Ford |
| 9. | Dale Earnhardt Jr. (USA) | Chevrolet |
| 10. | Jimmie Johnson (USA) | Chevrolet |

TOURENWAGEN
CLASSICS

WIR
GRATULIEREN
DEN SIEGERN

eisenmann
EXHAUST SYSTEMS

3DRACE-LOG
WE GO LIVE

INTAX

Zeit-Zeuge: Mercedes Typ S, Caracciolas Siegerwagen vom Eröffnungsrennen im Juni 1927



Runder Ring-Geburtstag

Mit rund 800 Fahrzeugen wurde in der Eifel das 90-jährige Jubiläum des Nürburgrings gefeiert. Im Mittelpunkt standen Rennen mit historischen Autos von der Formel 2 bis zu GT- und Tourenwagen.

Von: **Dirk Johae**

Liebevoll wischt Jeremy Wheatley jeden Fleck vom breiten Frontspoiler seines gelb-blauen Formel-2-Renners. Immer wieder fährt er mit seinem feinen Lappen über die Karosserie des Surtees aus der Saison 1973. Heute ist er besonders stolz auf seinen TS15 mit der Chassis-Nummer 03: Er hat das erste Rennen im Rahmen der Nürburgring Classic gewonnen. Nach der Lackpflege widmet sich Wheatley seinem Helm. „Das Helm-Design lehnt sich an das von Jochen Mass an“, berichtet Wheatley stolz. Rückblende in

die Saison 1973: Mit genau dem Chassis, welches sein heutiger Besitzer nach jedem Einsatz so hingebungsvoll pflegt, bestritt Jochen Mass vor 44 Jahren das Eifelrennen an gleicher Stelle. Damals schied er aus, gewann aber mit dem Auto insgesamt zwei Saisonläufe und wurde Vize-Europameister.

Lebendige Geschichte

Der von einem Hart-Vierzylinder angetriebene Surtees war eines der historischen Rennfahrzeuge, die ein Stück der 90-jährigen Ring-Geschichte mitgeschrieben haben. „Für mich ist es etwas ganz Besonderes, mein Auto hier auf dieser Strecke an diesem Wochenende einzusetzen“, gerät der Brite ins Schwärmen. Auch ein zweiter Formel-2-Wagen mit Ring-Historie ist am Jubiläumswochenende erfolgreich: Mit einem March 712M-Ford von 1971 gewinnt der Franzose Robert Simac das zweite Rennen der europaweit ausgetragenen Rennserie. Der rot-weiße Formel 2 diente 1971 seinem Landsmann

Jean-Pierre Jaussaud als Einsatzauto. Der spätere zweimalige Le-Mans-Sieger musste wie Mass im Surtees zwei Jahre später beim Eifelrennen einen Ausfall hinnehmen. Doch heute gehört der 72-jährige Simac mit dem historischen Rennwagen seit langem zu den Favoriten in den Formel-2-Rennen.

Rund 17 000 Zuschauer kamen am Wochenende zum Nürburgring, der auf den Tag genau vor 90 Jahren mit dem Eifelrennen eröffnet wurde. Bei diesem Jubiläum durfte der Siegerwagen des Rennens nicht fehlen: Rudolf Caracciolas Mercedes-Benz S-Typ mit einem 6,8 Liter großen Kompressormotor. Das 1,7 Tonnen schwere Stück Ring-Geschichte wird schon seit vielen Jahren vom privaten Sammler Peterheinz Kern gehegt und gepflegt. Der wuchtige Viersitzer ist einer der Stars beim Elefanten-Rennen, das auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings ausgetragen wird. In diesem Show-Wettbewerb trifft der Mercedes auf eine große Zahl von interessanten Autos aus

den 20er- und 30er-Jahren. Dabei betritt Olaf Manthey Neuland. Als Fahrer auf einer ganzen Reihe von modernen Rennwagen sowie als Teamchef ist der gebürtige Bonner eine lebende Ring-Legende. Erstmals klettert er jetzt bei einer Veranstaltung in einen Autos aus den 30er-Jahren. Der 62-Jährige startet in einem seltenen Adler-Stromlinien-Wagen von 1937 zur Jungfernfahrt nach der Restaurierung.

Manthey bestreitet außerdem mit einem BMW 635 CSI das Eifelrennen, welches als Dreistunden-Lauf für Tourenwagen und GT bis 1990 auf der 24-Stunden-Variante des Nürburgrings (verkürzter GP-Kurs und Nordschleife) ausgetragen wird. Gemeinsam mit Peter und Jürgen Schumann kommt Manthey auf dem fünften Gesamtplatz ins Ziel. Der Kampf um den Gesamtsieg bleibt bis zur Zielflagge spannend. Achim Heinrich, der mit seinem BMW M1 das historische Rahmenrennen beim 24-Stunden-Rennen vor zwei Wochen dominierte, führt zunächst in der



Erinnerung ans Eifelrennen 1973 mit Jochen Mass: Surtees TS15-Hart



Sieger beim Eifelrennen: Edgar Salewsky/Wolfgang Destree im Porsche 911

»ALS WIR 1927 ZUM NÜRBURGRING KAMEN, RISSEN WIR DIE AUGEN AUF. SO ETWAS HATTEN WIR NOCH NICHT ERLEBT.«

Rudolf Caracciola

Anfangsphase. Doch nach dem Fahrerwechsel auf seinen Vater Peter Heinrich fällt der rund 480 PS starke BMW zurück. Nach einem Drittel der Distanz übernimmt Porsche-Pilot Michael Küke mit seinem 911 Carrera RSR die Führung. Doch nach zwölf Runden muss Küke sein Auto mit einer gebrochenen Ventileinstellschraube abstellen.

Trotzdem beherrschen weiter die schnellen Dreiliter-Porsche den Kampf um den Gesamtsieg: Edgar Salewsky und Wolfgang Destree übernehmen die Spitze und geben sie bis in die letzte Runde nicht mehr ab. Dabei haben sie allerdings Glück: Die Benzinmenge haben sie so knapp kalkuliert, dass sie in der Auslaufrunde liegen bleiben. Das Porsche-Team gewinnt zum ersten Mal das historische Eifelrennen auf dem Nürburgring.

BMW M1 abgeschlagen

Dahinter kommt Achim Heinrich ins Ziel, hat aber insgesamt über 3.20 Minuten Rückstand auf die Gesamtsieger. Selbst mit mehre-

ren Rekordrunden in Folge kann der Simmerather den Rückstand nicht mehr verkürzen und muss sich mit dem zweiten Platz zufriedengeben.

Ein Porsche beherrscht auch die Entscheidung in der 100-Meilen-Trophy. Dabei muss allerdings Wolfgang Kaufmann seine ganze Erfahrung nutzen, um die orangefarbene Nase seines Porsche 935 K3/80 vorne zu behalten. In beiden Rennläufen kann er sich nur knapp gegen den Felix Haas behaupten: Der Schweizer muss sich jeweils nur um Sekundenbruchteile gegen den 800 PS starken K3 in Jägermeister-Lackierung geschlagen geben.

Haas ist mit seinem roten Cheetah G601-Ford Baujahr 1976 bei der Nürburgring Classic in eidgenössischer Mission unterwegs. Der rund 300 PS starke Zweiliter-Sport-Prototyp ist ein Werk des Schweizer Konstrukteurs Chuck Graemiger und kam in der Sportwagen-Weltmeisterschaft sowie der Marken-Weltmeisterschaft zum Einsatz. Der offene, zweisitzige Rennwagen besitzt allerdings keine Nürburgring-Historie wie die Autos des Teams von Porsche-Kremer-Racing, dem auch der K3 von Wolfgang Kaufmann gehört. Das private Porsche-Team aus Köln hat zur langen Nürburgring-Geschichte viele Erfolge beigesteuert. Jetzt sind zwei weitere hinzugekommen, und er erfolgreiche 935 K3 wird nach dem Einsatz liebevoll wiederhergerichtet: Schließlich soll er spätestens beim 100-jährigen Jubiläum in zehn Jahren wieder glänzen. ■

TOURENWAGEN CLASSICS

MERCEDES TRIUMPHIERT

Der zweite Lauf der Rennserie für Ex-Tourenwagen aus der ITC, DTM und der STW auf dem Nürburgring blieb spannend bis zur letzten Runde. Erst kurz vor Schluss überholte Jörg Hartscher in seinem 1996er Mercedes-Benz C-Klasse seinen Teamkollegen Thorsten Stadler im 1994er des Klasse-1-Rennens. Hartscher, der beim Saisonauftakt in Aarhus (DK) zehn Meter vor der Ziellinie ausgefallen war, konnte in der Eifel seinen ersten Gesamtsieg in der noch jungen Rennserie feiern.

Ex-Mercedes-Werkspilot Roland Asch sah lange wie der sichere Dritte aus. Aber in der letzten Runde stellte der 66-jährige Ammerbucher den Mercedes

190E Evo 2 aus der Saison 1991 ab: „Der Motor lief nur noch auf drei Zylindern und ich wollte keinen Schaden riskieren“. Das rund 350 PS starke DTM-Auto aus der Sammlung von Mercedes Classic ist noch mit einem originalen Motor bestückt. Nach Aschs Ausfall sicherte sich Richard Weber mit seinem BMW M3 den letzten Podiumsplatz. Der Trainingsschnellste Stephan Rupp schied mit seinem ITC-Alfa Romeo 155 TI V6 durch einen Hydraulikdefekt aus. Bis fünf Runden vor Schluss hatte er souverän in Führung gelegen. Doch bis zum Saisonhöhepunkt in zwei Wochen beim DTM-Rennen auf dem Norisring muss der Allradler mit 460 PS (Ex-Fisichella) wieder fit sein.



DTM-Erfolg: Hartscher gewinnt im Ex-Montoya/Magnussen-Mercedes



Rückkehr der Könige

Der Sachsenring feierte seinen 90. Geburtstag in gebührender Weise. Mit vielen Weltmeistern und einer gewaltigen Zuschauerkulisse.

Von: **Imre Paulovits**

Dicht gedrängt standen sie da. Auf dem Boxendach, auf den Tribünen, aber auch die Zielgerade war voller Menschen. Steht vor einem MotoGP-Start eine Armee von Mechanikern um jeden Fahrer herum, und eine ebensolche von Fotografen um die vorderen, tummelten sich bei den Herren, die bei den Classic Kings auf dem Sachsenring starteten, noch einmal doppelt so viele Schaulustige, sodass von außen kein Motorrad mehr zu erkennen war. Als dann die Motoren aufheulten und über 50 Weltmeistertitel um die Strecke kreisten, kam eine Stimmung auf, die so manchen Grand Prix bloss aussehen ließ.

Freddie Spencer und Kevin Schwantz ließen die Dreizylinder-Honda und die V4-Suzuki richtig krachen. Und mit Ralf Waldmann, Peter Rubatto und Bernhard Schick fanden sich drei deutsche Sparringspartner, die das Spiel an der Spitze an beiden Tagen zu einem richtigen Spektakel ausarten ließen. Dahinter kreisten die anderen zwar nicht ganz so schnell, doch ein solch hochkarätiges Feld von Fahrern und Maschinen kommt selten zusammen.

Der 15-fache Weltmeister Giacomo Agostini fuhr bei den Classic Kings eine 750er Yamaha, genau wie 750er-Weltmeister Steve Baker und 250er-Weltmeister Christian Sarron. Der achtfache Weltmeister Phil Read (1 x 125ccm, 4 x 250ccm, 2 x 500ccm, 1 x TT-F1) fuhr seine Suzuki RG 500 von 1976, der achtfache Weltmeister Carl Fogarty (4 x Superbike, 3 x TT-F1, 1 x Endurance) fuhr am Samstag einen modernen Triumph Café Racer, am Sonntag eine Kevin-Schwantz-Suzuki. Marco Lucchinelli fuhr eine 500er Suzuki, Gianfranco Bonera eine Harley-

»IN ZWEI WOCHEN SEHT IHR MICH HIER BEIM DEUTSCHEN GRAND PRIX WIEDER.«

KEVIN SCHWANTZ

Davidson 250, Ralf Waldmann die HB-Honda. Und auch, wenn die 350er von Jon Ekerold nicht fertig wurde: Das Publikum konnte den Weltmeister von 1980 erstmals seit 20 Jahren wieder in Aktion sehen.

Gelungenes Konzept

Der 90-jährige Sachsenring, Schauplatz von Dramen und von Rennen, die sportlich wie politisch Geschichte machten, aber vor allem Heimstätte einer Motorsport-Begeisterung, die auf dem gesamten Kontinent ihresgleichen sucht, bekam ein Fest, das des Jubiläums würdig war.

Wie es der Zufall wollte, hatte Rekordweltmeister Giacomo

Agostini gerade an diesem Wochenende Geburtstag, also wurde eine Feier mit vielen seiner alten Kollegen organisiert, und der Abend artete in ein Schwelgen in Erinnerungen aus. „Ich weiß noch, wie wir 1967 mit Mike Hailwood im Training bei jedem Vorbeifahren den Rundenrekord brachen“, erinnerte sich Agostini. „Mal er, mal ich. Das hat dem Rennleiter so gut gefallen, dass er das Training nicht abgewunken hat, sondern einfach weiterlaufen ließ. Über eine Stunde lang.“

„Das hätte ich auch so gemacht, wenn ich gekonnt hätte“, sagte Paul Butler, der seine Karriere zu Agostinis Zeit bei Dunlop begann, dann Teamchef des weltmeisterlichen Suzuki-Werks-teams war und schließlich Rennleiter der MotoGP. Eine gewaltige Laser-Show mit Bildern von Agostinis Karriere und ein Feuerwerk sorgten schließlich für den Höhepunkt des Abends.

Doch dies war nur der Auftakt. Die beiden Profis, denen der ADAC die Aufgabe übertragen hatte, ein würdiges Konzept für



Giacomo Agostini feierte seinen 75. Geburtstag mit berühmten Kollegen



Ostboten: Lada vor Skoda



Der König und sein Thron: Agostini auf MV Agusta, mit der er von 1966 bis '72 elf Rennen auf dem Sachsenring gewann

dieses Jubiläum zu erstellen, zogen alle Register. Steve McLaughlin, Vater der Superbike-WM, und Franz Rau, mit dem er gemeinsam die legendäre Pro Superbike organisierte und die Deutsche Meisterschaft ins Fernsehen brachte, entwickelten die Idee der Classic Kings. Sie setzten die berühmtesten Weltmeister, die heute noch in der Lage sind zu fahren, möglichst auf die authentischen Maschinen ihrer WM-Jahre, was die Herzen der Fans höher schlagen ließ. Und weil sie im Fahrerlager alle fleißig Autogramme schrieben und am Samstagabend auf dem Marktplatz sowie am Sonntag auf der Bühne im Fahrerlager mit den Fans feierten, hatten die 45000, die zur Sachsenring Classic kamen, ein Erlebnis, das ihren Erinnerungen eine weitere unvergessliche hinzugefügt hat.

Bereits selbst ein Klassiker

Bereits die letzten Jahre hat die Sachsenring Classic begonnen, sich im Kreis der großen Nostalgie-Events einen festen Platz zu erobern. Mit der Ausgabe zum

Jubiläum hat sie sich nun weit über alle anderen gesetzt. Das Konzept, drei Tage mit den Größen des Motorradsports, der DDR-Historie und dem aktuellen historischen Motorsport auf zwei und vier Rädern durchzufeiern, hat auch dieses Jahr gezogen. Die vielen Aktiven hatten genauso ihren Spaß wie die Zuschauer. Die MZ-Parade, wo Haudegen Heinz Rosner seine alte 300er schreien ließ, Peter Rubatto und Dirk Heidolf die MZ-Moto2 von Antony West und Max Neukirchner um die Strecke scheuchten und Johannes Kehrer die Rennskorpion krachen ließ, sorgte genauso für Begeisterung und Wehmut, wie die mit viel Liebe am Leben gehaltenen Zwei- und Vierradschätze aus der DDR-Zeit.

Dass am Sonntag auch noch strahlender Sonnenschein dieses Jubiläum vergoldete, krönte ein Fest, dem wohl alle, die dabei waren, nächstes Jahr wieder beiwohnen wollen. Aber es wird nicht leicht, all dies zu wiederholen. Oder will man es gar toppen? Das wird sehr schwierig. ■

DREI FRAGEN AN GIACOMO AGOSTINI



WIE WAR ES, DEINEN 75. GEBURTSTAG AUF DEM SACHSENRING ZU FEIERN?

Es war fantastisch! Wie ich feststellen musste, war es der beste Platz, um ihn zu feiern. Es ist eine Strecke, an die ich sehr schöne Erinnerungen habe. Die alte Strecke war sehr schnell und technisch, und ich habe hier elf Rennen gewonnen. Dazu haben viele Leute, die mir im Leben viel bedeutet haben, hier auf mich gewartet. Und ich bin sehr glücklich darüber, was ich hier erlebt habe.

WAS WAR DER DENKWÜRDIGSTE MOMENT, DEN DU AUF DEM SACHSENRING HATTEST?

Die schönsten Erinnerungen sind meine elf Siege, jeder

einzelne davon ist eine denkwürdige Erinnerung. Natürlich war die Strecke damals von der Sicherheit her nicht mit der heutigen zu vergleichen, aber sie hatte eine ganz besondere Ausstrahlung. Und wie uns die Fans damals gefeiert haben, ist mir bis heute in Erinnerung.

WIE HAT DIR DIE JUBILÄUMS-VERANSTALTUNG GEFALLEN?

Es war fantastisch. Normalerweise kommen zu einem Classic-Event ein paar tausend Leute, aber nirgendwo eine solche Menge wie dieses Jahr zum Sachsenring. Dazu sind es echte Fans, sehr warmherzige und leidenschaftliche Menschen. Viele von ihnen haben ein Bild zum Unterschreiben dabei, aber nicht eines vom Computer, wie heute, sondern ein echtes, altes Bild von damals, von der Zeit, als ich hier Rennen gefahren bin.

Márquez und Viñales vorn

Maverick Viñales' Probleme aus dem Rennen waren beim Test danach wie weggefegt, nur Marc Márquez war schneller als der Yamaha-Werkspilot. Und Jonas Folgers Höhenflug geht weiter.

Von: Imre Paulovits

Das heiße Wetter hielt auch bei dem Test an, viele Probleme vom Rennwochenende tauchten bei den kurzen Stints nicht mehr auf und die Teams konzentrierten sich auf neue Teile und auf ihre Abstimmung. Marc Márquez und Maverick Viñales gaben bei den Zeiten von Beginn an den Ton an, aber der Honda- und der Yamaha-Werkspilot waren nicht nur die schnellsten, sondern auch die fleißigsten Piloten bei diesem Test. Vortages-Sieger Andrea Dovizioso und das Ducati-Werksteam gönnten sich hingegen eine Pause.

Maverick Viñales verstand die Welt nicht mehr: „Nachdem ich über alle drei Tage des Rennwochenendes einfach kein gutes Gefühl für das Motorrad finden konnte, fühlte ich mich am Testtag von Beginn an wohl“, fand der 22-Jährige sein Grinsen wieder. „Mit dem guten Gefühl kam auch die Selbstsicherheit, und so fuhr ich besser und ich konnte auch mit gebrauchten Reifen Zeiten fahren, von denen ich am Wochenende nur geträumt habe. Jetzt muss ich das Wochenende vergessen und nach vorne schauen. Wir haben neue Teile und einiges an der Elektronik probiert.“ Viñales probierte am Montag nur einen der beiden neuen Rahmen, die Yamaha mitgebracht hatte, konnte sich damit aber nicht anfreunden. „Es hat nicht die Vorteile gebracht, die wir uns erhofft hatten“, gab er zu. Yamaha blieb aber noch einen weiteren Tag, genau wie Suzuki und KTM.

Valentino Rossi glänzte zwar nicht bei den Zeiten, trotzdem war der 38-Jährige zufrieden.

„Yamaha hat einen neuen Rahmen gebracht, der viel besser zu meinem Fahrstil passt“, sagte er mit sichtlich zufriedenerm Gesicht. Er lässt sich besser einlenken und ich kann schneller in die Kurve fahren. Ich kann mit ihm präziser fahren, und es macht mehr Spaß. Aber das Problem mit dem Hinterreifen, das wir am Rennwochenende hatten, ist geblieben, daran müssen wir weiter arbeiten.“

Marc Márquez probierte wenig neue Teile, er arbeitete an der Elektronik, dazu probierte er einen symmetrischen Vorderreifen von Michelin. „Der hatte die harte Mischung über die gesamte Fläche und war klar besser, weil er mehr Stabilität gab. Ich hatte schon am Wochenende gesagt, dass ein asymmetrischer Vorderreifen bei so einer Hitze wenig Sinn macht. Ich habe meine schnellste Zeit mit dem symmetrischen erreicht.“

Neuer Rahmen für Folger

Jonas Folger durfte beim Barcelona-Test den Rahmen probieren, den das Werksteam gegen Ende letzter Saison fuhr. Außerdem arbeitete der deutsche MotoGP-Rookie weiter an der Elektronik und probierte unterschiedliche Reifendrucke aus. Nachdem Folger im Rennen lange Zeit im Führungsquartett mitfuhr, legte er bei diesem Test noch einen drauf und schloss ihn als Drittschnellster ab. „Der Test war wirklich gut“, freute sich der 23-jährige Tech3-Yamaha-Pilot. „Der neue Rahmen ist beim Bremsen stabiler, aber dafür lenkt er leider schwerer ein. Insgesamt ist er aber ein Fortschritt. Wir sind dann aber wieder zu unserem alten Rahmen zurückgekehrt und haben damit am Mapping gearbeitet. Wir haben versucht, für das Rennende eine weiche Leistungsabgabe zu erstellen, bei der wir aber trotzdem gut aus den Ecken beschleunigen können. Wir haben auch sonst einige gute Sachen gefunden, die uns in Assen zugutekommen könnten. Ich freue mich schon auf das kommende Rennwochenende.“



Marc Márquez: Mit symmetrischem Vorderreifen Bremsbalance hergestellt



Maverick Viñales: Die Traktion gefunden, die ihm im Rennen gefehlt hat



Jonas Folger: Neuen Rahmen probiert, Fortschritte bei Elektronik gemacht

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Barcelona (E), 12.06.2017, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1:44,071	82
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1:44,437	81
3. Jonas Folger (D)	Yamaha YZR-M1	1:44,972	42
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213 V	1:45,003	53
5. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1:45,046	48
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1:45,296	60
7. Johann Zarco (F)	Yamaha YZR-M1	1:45,452	33
8. Scott Redding (GB)	Ducati D16 GP 16	1:45,565	59
9. Tito Rabat (E)	Honda RC 213 V	1:45,582	59
10. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1:45,636	71
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 17	1:45,863	28
12. Jack Miller (AUS)	Honda RC 213 V	1:45,897	52
13. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1:46,107	75
14. Andrea Iannone (I)	Suzuki GSX-RR	1:46,130	78
15. Sam Lowes (GB)	Aprilia RS-GP	1:46,389	43
16. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	1:46,405	61
17. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1:46,490	62
18. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1:47,055	55

Cal Crutchlow mit Prototypenverkleidung in Repsol-Lackierung

Gesucht: Die richtige Balance

Beim Barcelona-Test ging es weiter darum, die Balance, die Geometrie und den Flex auf die aktuellen Michelin-Reifen zu optimieren.

Von: Neil Spalding

Nachdem sich die Fahrer auf den Vorderreifen mit der härteren Karkasse geeinigt haben, haben nun die Ingenieure die Arbeit, die Fahrwerke auf ihn abzustimmen. Dieser Reifen deformiert sich durch die kombinierten Kräfte von Bremsen und Einlenken weniger. Nun muss die Feinabstimmung der Motorräder dem angepasst werden, man muss den richtigen Flex und den richtigen Gewichtstransfer finden, um diesen Reifen richtig zum Arbeiten zu bringen, ihn aber nicht zu überhitzen.

Das neue Fahrwerk, das Ducati in Mugello für Andrea Dovizioso brachte, zielt genau darauf ab. Es hat eine große Aussparung hinter dem Lenkkopf. Die GP17 ist um 15 mm höhergesetzt worden, so haben sie mehr Pitch, aber durch den neuen Rahmen verringert sich der Druck auf den Reifen in Schräglage. Lorenzo benutzt den neuen Rahmen nicht, es könnte sein, dass für ihn eine weiterentwickelte Variante in Planung ist. Es wäre logisch, wenn in dieser auch der Motor höher eingebaut wird. Ducati hat an dem Test nach dem Rennen nicht teilgenommen, sie beließen es bei dem, was sie zwei Wochen zuvor herausfinden konnten.

Aprilia hatte am Montag einige unkonventionelle Lösungen. Aleix Espargaró probierte einen Auspuff, bei dem die beiden Zylinderbänke durch ein Verbindungsrohr gekoppelt wurden. Es

YAMAHA BRACHTE GLEICH ZWEI NEUE RAHMEN, UM DIE PROBLEME VON ROSSI UND VIÑALES ZU BEHEBEN.

sah aber mehr nach einem Experiment als nach einem einsetzbaren Teil aus. Sam Lowes probierte ein mechanisches Anti-Dive, das dem Maxton-System aus den 1980er-Jahren ähnelte.

Honda hatte wenige neue Teile, sie konzentrierten sich mehr auf Abstimmungsarbeiten mit Marc Márquez, der jetzt den gleichen Rahmen benutzt wie die anderen Honda-Piloten. Cal Crutchlow probierte eine Verkleidung in Repsol-Farben und mit aerodynamischer Abtriebshilfe, möglicherweise für den

Red Bull Ring. Dani Pedrosa, der noch immer die letztjährige Öhlins-Gabel fährt, probierte die diesjährige Variante.

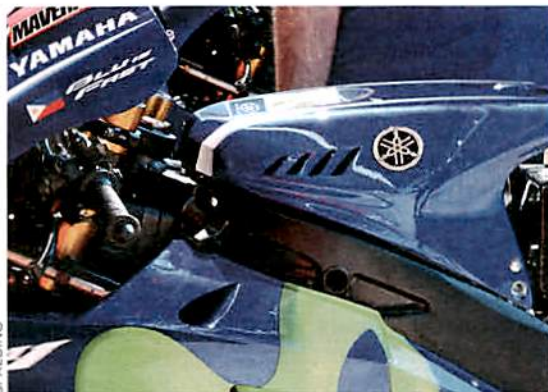
KTM verglich bei dem Test die neuen und die alten Rahmen. Die Österreicher sparen wirklich nicht bei der Entwicklung. Nach dem Big-Bang-Motor könnte nun eine rückwärts drehende Variante folgen. Die beiden Wildcard-Einsätze von Mika Kallio auf dem Sachsenring und auf dem Red Bull Ring wären die geeignete Plattform, um die Konfiguration zu probieren.

Suzuki hatte mit Maverick Viñales einen Fahrer, der damit klarkam, dass er mit der GSX-RR nicht in die Kurven reinbremsen konnte. Andrea Iannone hat ein Problem damit, nun versucht man mit unterschiedlichen Rahmen und Kohlefaser-Motoraufhängungen das Problem zu beheben. Wie wichtig Suzuki die Aufgabe nimmt, zeigt auch die Tatsache, dass Projektleiter Satoru Tamada durch Shinichi Sahara abgelöst wurde.

Yamaha gab zu, zwei neue Rahmen gebracht zu haben. Äußerlich waren sie gleich. Worin sie sich vom bisherigen Rahmen unterschieden, war an den Aussparungen hinter dem Lenkkopf. Auch wurde das Motorrad im Lauf des Tages um 5 mm höhergesetzt. Beide Tech3-Piloten bekamen die späte 2016er-Variante, bislang sind sie die 2015er-Variante gefahren. ■



Ducati: Rahmen mit großer Aussparung hinter Lenkkopf



Yamaha: Neuer Rahmen ohne Aufschweißung

„Müssen realistisch bleiben und das Bike verbessern“

Andrea Dovizioso hat die letzten beiden Grands Prix gewonnen und sich zu dem Kreis der WM-Favoriten dazugesellt. Im MSa-Interview sinniert der 31-jährige Italiener darüber, wie dies möglich war.

Von: Imre Paulovits

Wie hat sich dein Leben nach diesen zwei Grand-Prix-Siegen in Folge verändert?

Ich bin sehr glücklich. Vor Mugello hatte uns niemand als Siegkandidaten auf der Agenda gehabt. Dann kam der Sieg in Mugello, das war beim Heim-GP und damit etwas ganz Besonderes. In Barcelona hatten wir selber nicht erwartet, dass wir gewinnen können, aber der Sieg hat bestätigt, dass wir richtig gearbeitet haben. Wir haben verstanden, wie wir die Verhältnisse mit wenig Grip und hohem Reifenverschleiß am besten nutzen, und wir haben das Maximum herausgeholt.

Wie ist euch das gelungen?

Wir haben verstanden, dass nicht der gewinnen wird, der der Schnellste ist. Wir haben uns darauf konzentriert, das Motorrad für die Hitze und für gebrauchte Reifen abzustimmen. Im Rennen konnte niemand schnell fahren, jeder musste seine Reifen schonen. Ich fuhr hinter Dani Pedrosa, sah, wie er seine Reifen schont, aber ich konnte meine noch besser schonen, weil ich mehr Traktion hatte. Ich musste nicht so hart bremsen wie er, ich konnte beim Beschleunigen immer wieder aufholen. Unsere Pace war sehr langsam, und als ich mich an die Spitze gesetzt habe, habe ich gemerkt, dass mein Hinterreifen am Ende ist. Der der anderen war es aber noch mehr, so konnte ich eine Lücke aufmachen. Es war schon ein merkwürdiger Sieg, bei dem ich nie wirklich pushen musste.

Was müsst ihr an dem Motorrad weiterentwickeln?



Andrea Dovizioso: Hat er die richtige Komposition, um Ducati zum WM-Titel zu dirigieren?

»LETZTES JAHR HABE ICH MENSCHEN GETROFFEN UND EINE MENGE DINGE ÜBER DAS LEBEN VERSTANDEN.«

Andrea Dovizioso

Es gibt noch einige Probleme. Beim Test in Barcelona zwei Wochen vor dem GP bin ich Marc Márquez hinterhergefahren, und ich habe in einer Runde fast acht Zehntel verloren. Also fehlt es uns noch immer an Speed. Ich habe viel Erfahrung, ich kenne die Ducati sehr gut, ich kenne ihre Vorteile, und das hat mich in Barcelona zum Sieg geführt. Aber ich denke, das ist noch nicht die wirkliche Realität. Wir müssen das Kurvenverhalten verbessern, das ist noch immer genauso wie vor vier Rennen. Wenn wir wirklich um den Titel kämpfen wollen, müssen wir weiterkommen und die Dinge, die uns einschränken, verbessern, denn die Konkurrenz und die anderen Fahrer sind sehr stark.

Was hat sich seit letztem Jahr verändert, was dir geholfen hat, zwei Rennen zu gewinnen?

Mitte letzten Jahres habe ich eine Menge Dinge über das Leben verstanden, habe Menschen getroffen, die mir bei meinem Reifungsprozess geholfen haben. Das hat mir geholfen, Dinge anders anzugehen und auch meinen Sport anders zu sehen. Von da an wurden meine Resultate besser. Ich bin entspannter und sehe einige Dinge realer. Jeder hier ist voll am Limit. Da können kleine Dinge große Veränderungen mit sich bringen.

Was haben deine Siege bei Ducati verändert?

Wenn du gewinnst, ändert das alles. Auch mich, aber auch jeden, der mit mir arbeitet. Wenn man zwei Rennen gewonnen hat, hat man mehr Selbstsicherheit und man ist entspannter. Das hilft der ganzen Arbeitsweise. Was uns aber noch fehlt, fehlt uns seit zwei Jahren. Wenn wir es finden, haben wir ein großes Potenzial, auch um den Titel zu kämpfen.

Du liegst auch nur noch sieben Punkte hinter Maverick Viñales.

Es ist unmöglich, während der Rennen an den Titel zu denken. Jedes Rennwochenende läuft anders ab, es muss erst verstanden werden. Schon letztes Jahr waren die Wochenenden unterschiedlich, aber heuer hat jeder Grand Prix eine eigene Geschichte. Ich will mir keinen Druck machen. Ich will mich darauf konzentrieren, das Motorrad

weiterzuentwickeln. Wir haben vor Mugello nichts geändert, es war das gleiche Bike, mit dem wir in Le Mans 13 Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel kamen. Und es war auch beim Barcelona-Sieg das gleiche Bike, die perfekte Strategie hat uns zum Sieg geführt. Ich weiß nicht, wie es in Assen wird. Wenn wir unser Potenzial richtig nutzen, könnten wir im Rennen wieder das Maximum herausholen. ■



Andrea Dovizioso

Geburtstag: 23. März 1986
Geburtsort: Forlimpopoli (1)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

2002: 125GP, Honda (16.)
2003: 125GP, Honda (5.)
2004: 125GP, Honda (1.)
2005: 250GP, Honda (3.)
2006: 250GP, Honda (2.)
2007: 250GP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (5.)
2009: MotoGP, Honda (6.)
2010: MotoGP, Honda (5.)
2011: MotoGP, Honda (3.)
2012: MotoGP, Yamaha (4.)
2013: MotoGP, Ducati (8.)
2014: MotoGP, Ducati (5.)
2015: MotoGP, Ducati (7.)
2016: MotoGP, Ducati (5.)
2017: MotoGP, Ducati, z. Zt. 2.

HOBBYS

Motocross, Töchterchen Sara

KTM lässt die Entwicklung nicht ruhen

Das KTM-Werksteam von Aki Ajo testete mit allen vier Fahrern zwei Tage lang in Barcelona, um ihre Konkurrenzfähigkeit in beiden Klassen zu steigern.

Am Dienstag und am Mittwoch gesellten sich Miguel Oliveira, Brad Binder (Moto2) sowie Bo Bendsneyder und Niccolò Antonelli (Moto3) zu ihren MotoGP-Kollegen. Das Quartett probierte einige neue Teile aus und arbeitete

an der Abstimmung.

Brad Binder fuhr viele Runden, um sich wieder an sein Moto2-Bike zu gewöhnen. Die Moto3-Fahrer hatten eine lange Liste abzuarbeiten, KTM sucht nach einer Richtung, um beständig gegen Honda um Siege fahren zu können. Die Österreicher haben dafür neue Rahmen, Verkleidungen, Schwingen, sowie Motorenteile vorbereitet, und das Team arbeitet viel am Mapping. Nun will man die Ergebnisse in dieser Woche mit anderen KTM-Teams gegenprüfen. ■ IP



Brad Binder: Nach langer Pause wieder auf die Moto2-KTM eingeschossen

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM: DER SACHSENRING wurde neu asphaltiert. Die Fahrer der Sachsenring-Classic, die letztes Jahr hier gefahren sind, äußerten sich sehr positiv über den neuen Belag. Er soll viel Grip haben, die kritischen Bodenwellen aus dem Vorjahr sollen verschwunden sein. Übernächstes Wochenende wird sich zeigen, ob dies auch bei dem Tempo der aktuellen Weltmeisterschaft so bleibt.

MOTOGP: YAMAHA, SUZUKI UND KTM blieben einen weiteren Tag in Barcelona zum Testen. Bei Suzuki fuhren Andrea Iannone, Álex Rins und Sylvain Guintoli. Iannone und Guintoli arbeiteten am Fahrwerk und an der Elektronik. Yamaha führte die Vergleiche des bisherigen Rahmens mit den zwei neuen Varianten fort. KTM blieb sogar noch am Mittwoch, wobei Pol Espargaró den Dienstag ausließ

und am Mittwoch noch einmal Mika Kallio assistierte. Die Tests mit den Rahmenvarianten wurden weitergeführt, dazu gab es neue Verkleidungen und es wurden die Teile, die es während dieser Saison gab, noch einmal gegeneinander getestet. Pol Espargaró war sehr zufrieden: „Ich denke, wir haben bei diesem Test so viel durchprobieren können, dass wir einen weiteren Schritt nach vorne machen konnten.“

MOTOGP: ÁLEX RINS versuchte bei dem Test in Barcelona herauszufinden, wie weit er für eine Rückkehr in Assen bereit sein wird. Der Spanier konnte sich während der Testtage kontinuierlich steigern. Rins hatte sich zuvor mit Fahrrad und Supermoto-Training so gut es geht in Form gebracht. Zur Sicherheit wird Teamchef Davide Brivio aber auch Sylvain Guintoli nach Assen reisen lassen.

Vorschau: GP Niederlande

ZEITPLAN

GP der Niederlande, Assen
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 23. Juni 2017

9.00–9.40 Moto3 1. freies Training
9.55–10.40 MotoGP 1. freies Training
10.55–11.40 Moto2 1. freies Training
13.10–13.50 Moto3 2. freies Training
14.05–14.50 MotoGP 2. freies Training
15.05–15.50 Moto2 2. freies Training

Samstag, 24. Juni 2017

9.00–9.40 Moto3 3. freies Training
9.55–10.40 MotoGP 3. freies Training
10.55–11.40 Moto2 3. freies Training
12.35–13.15 Moto3 Qualifying
13.30–14.00 MotoGP 4. freies Training
14.10–14.25 MotoGP Qualifying 1
14.35–14.50 MotoGP Qualifying 2
15.05–15.50 Moto2 Qualifying

Sonntag, 25. Juni 2017

8.40–9.00 Moto3 Warm-up
9.10–9.30 Moto2 Warm-up
9.40–10.00 MotoGP Warm-up
11.00 Moto3 Rennen, 22 Rd.
12.20 Moto2 Rennen, 24 Rd.
14.00 MotoGP Rennen, 26 Rd.

STATISTIK

GP der Niederlande, Assen

Sieger 2016

Moto3: Francesco Bagnaia (I), Mahindra
Moto2: Takaaki Nakagami (J), Kalex
MotoGP: Jack Miller (AUS), Honda

Pole-Position 2016

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 1:42,463 (= 159,5 km/h)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1:37,954 (= 166,9 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1:45,248 (= 155,3 km/h)

Schnellste Runden 2016

Moto3: Aron Canet (E), Honda, 1:42,778 (= 159,0 km/h)
Moto2: Takaaki Nakagami (J), Kalex, 1:38,055 (= 166,7 km/h)
MotoGP: Danilo Petrucci (I), Ducati, 1:48,339 (= 150,9 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Jorge Navarro (E), Honda, 1:42,135 (= 160,0 km/h) (2015)
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 1:37,449 (= 167,7 km/h) (2015)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:33,617 (= 174,6 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2017

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha	MotoGP Yamaha YZR-M1	111
2.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 17	104
3.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	88
4.	Dani Pedrosa (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	84
5.	Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha	MotoGP Yamaha YZR-M1	83
6.	Johann Zarco (F)	Monster Yamaha	Tech3 Yamaha YZR-M1	76
7.	Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 17	59
8.	Jonas Folger (D)	Monster Yamaha	Tech3 Yamaha YZR-M1	51
9.	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda	Honda RC 213 V	45
10.	Danilo Petrucci (I)	Octo Pramac	Ducati D16 GP 17	42

Moto2

1.	Franco Morbidelli (I)	Estrella Galicia 0,0	Marc VDS Kalex	123
2.	Thomas Lüthi (CH)	CarXpert	Interwetten Kalex	116
3.	Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0	Marc VDS Kalex	103
4.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull	KTM Ajo KTM	83
5.	Mattia Pasini (I)	Italtrans	Racing Team Kalex	69
6.	Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing	Team VR46 Kalex	55
8.	Dominique Aegerter (CH)	Kiefer	Racing Suter	46
13.	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt	Intact GP Suter	32
20.	Sandro Cortese (D)	Dynavolt	Intact GP Suter	10
23.	Jesko Raffin (CH)	Garage Plus	Interwetten Kalex	5

Moto3

1.	Joan Mir (E)	Leopard	Racing Honda	133
2.	Romano Fenati (I)	Marinelli	Rivacold Snipers Honda	88
3.	Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda Honda	85
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca	Gresini Racing Moto3 Honda	80
5.	Andrea Migno (I)	Sky Racing	Team VR46 KTM	76
6.	Jorge Martín (E)	Del Conca	Gresini Racing Moto3 Honda	76
7.	John McPhee (GB)	British	Talent Team Honda	67
8.	Marcos Ramírez (E)	Platinum	Bay Real Estate KTM	53
9.	Juanfran Guevara (E)	RBA	Racing Team KTM	50
13.	Philipp Öttl (D)	Südmotall	Schedl GP Racing KTM	25

Drama und Versöhnung



Marco Melandri:
Erster Sieg seit dem
Comeback, der 100.
SBK-Sieg eines
Italiensers

Chaz Davies stürzte drei Kurven vor Schluss des ersten Rennens und verletzte sich. Wenn auch Marco Melandri am Boden lag, am Sonntag versöhnte er Ducati mit einem Sieg.

Von: Imre Paulovits

Da hielten alle die Luft an. Ducati-Werkspilot Chaz Davies war auf dem besten Weg, den dritten Heimsieg für die Italiener in Folge einzufahren. Doch Jonathan Rea holte mit Siebenmeilenstiefeln auf, in der dritten der sich zuziehenden Rechtskurven nach der Gegengeraden war er an Davies dran. Doch dann knickte diesem das Vorderrad ein. Rea konnte seinem vor ihm stürzenden Landsmann nicht ausweichen, seine Kawasaki stieg über den Rücken von Davies auf und auch er stürzte. Beide standen gleich auf den Beinen, doch während Rea sein Motorrad wieder anschieben konnte und so als Dritter abgewunken wurde, sackte Davies vor Schmerzen wieder zusammen und wurde mit der Trage von der Strecke gebracht.

Rea hielt in der Auslaufrunde an der Stelle an, lief zu Davies und erkundigte sich bei seinem auf die Ambulanz wartenden Kollegen

nach dessen Befinden. Und selbst zwei Stunden nach dem Rennen konnte der Weltmeister kaum Worte zu dem Unfall finden.

Der harte Aufprall hätte das Allerschlimmste bewirken können. Mit einer Brustkorb- und einer Daumenprellung ist Davies halbwegs glimpflich davongekommen, doch ein Querfortsatz des dritten Lendenwirbels ist gebrochen. Für Sonntag bekam der Ducati-Pilot Startverbot. Ducati ließ seinen Star-Piloten am Montagmorgen von einem Spezialisten untersuchen und einen Reha-Plan erstellen. Bis Laguna Seca in drei Wochen versucht er wieder zu fahren. Der Wirbelkörper selbst ist heil geblieben, es besteht keine Gefahr für die Nerven, allerdings haften an dem Fortsatz die Rückenmuskeln, und so ist dies eine sehr schmerzhaft Angelegenheit.

Unbelohnter Held

Davies war aber nicht der Einzige, der in Führung liegend stürzte. Michael van der Mark hatte im Rennen eine irre Pace gefunden und setzte sich vorne ab, doch als ihm Jonathan Rea hinterherhetzte, stürzte er. Allerdings nicht unter dem Druck. „Michael hatte eine irre Pace“, gestand Rea. „Und er ist nicht aus einem Fahrfehler heraus gestürzt, ich habe es gesehen, da ist etwas passiert.“ Was der Weltmeister nicht ausspre-

chen wollte: Van der Mark hatte wie zuvor der Weltmeister in Donington einen Reifenschaden erlitten. Yamaha muss weiter auf den ersten Sieg mit der neuen R1 warten.

Dafür konnte Marco Melandri seinen ersten Sieg seit der Rück-

kehr im zweiten Rennen herausfahren. „Das Puzzle kam endlich zusammen“, freute er sich. „Ich habe mich nach dem Test wohl auf dem Motorrad gefühlt, bis Sonntag hat das Team es noch einmal verbessert. Es ist ein tolles Gefühl vor dem Heimpublikum.“ ■



Drama im ersten Rennen: Rea kann Davies nicht ausweichen und hebt ab



Unbelohnter Held: Michael van der Mark führte das erste Rennen lange an

Sofuoglu: Vierter Sieg in Folge

Mit seinem vierten Sieg in Folge hat Kenan Sofuoglu einen großen Schritt Richtung Titelverteidigung gemacht. Denn Rivale Lucas Mahias stürzte.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich ist Lucas Mahias der King of Cool. Er hat seit Saisonbeginn die haarigsten Situationen mit einer lässigen Art genommen, und das hat den Endurance-Weltmeister auch in der Supersport 600 so stark gemacht. Doch in Misano patzte der 28-jährige Franzose. Während Weltmeister Kenan Sofuoglu sich an der Spitze mit Jules Cluzel duellierte, stürzte Mahias, konnte zwar weiterfahren, doch dann warf er die Werks-Yamaha gleich

ein zweites Mal weg, und diesmal war der Bremshebel abgebrochen, und Mahias' Fahrt zu Ende. "Es war mein erster Fehler in diesem Jahr, wenn auch ein folgeschwerer", versuchte es Mahias gelassen zu sehen. "Aber ich wollte gewinnen, denn immer nur zweite und dritte Plätze reichen nicht, wenn man den Titel will."

Sofuoglu wusste zum Schluss wieder zu vollstrecken. Nachdem er sich gegen Cluzel endgültig durchsetzen konnte, setzte er sich an der Spitze unaufhaltsam ab und gewann schließlich mit einem Zwei-Sekunden-Vorsprung. Damit ist er bis auf fünf Punkte an die WM-Spitze herangekommen. Nicht schlecht für null Punkte nach den ersten drei Rennen. "Es war diesmal nicht leicht, und es war nicht meine Pace, durch die ich diesmal gewonnen habe, sondern meine Erfahrung",



Sofuoglu: Sieg der Erfahrung

erklärte Sofuoglu. "Es war sehr heiß, da ist das Tempo bei jedem gefallen, und ich habe zum richtigen Zeitpunkt gepusht. Jetzt bin ich wieder im Titelkampf dabei."

Jules Cluzel war zum Schluss ziemlich geschafft. "Ich habe wirklich alles gegeben", so der Franzose. "Kenan hatte mich genau beobachtet. Als er begonnen hat zu pushen, bin ich hinter ihm fast gestürzt." ■

Superbike-WM

Krummenacher: Bisher bestes SBK-Wochenende

Die letzten Tests haben Randy Krummenacher gutgetan. Er ist schneller geworden, beim Chaos in Misano fuhr er mit Platz 7 sein bislang bestes Superbike-WM-Ergebnis ein.

Von: **Imre Paulovits**

Stefan Bradl ist nach Nicky Hayden's Tod zwar vorerst der einzige Fahrer im Team, doch das ist noch immer wie paralysiert. Der Freitag begann noch gut, Bradl freute sich über das Fahrgefühl der Honda. "Da hat sich der Test vor zwei Wochen wirklich ausgezahlt", freute er sich. Doch dann begannen auch schon die Probleme mit der Elektronik, die ihren Höhepunkt im ersten Rennen fanden, wo der Motor nur noch stotterte. Bradl fuhr an die Box, es wurde ein neues Mapping aufgespielt, doch die elf Runden, die er fahren konnte, waren zu wenig, um gewertet zu werden.

Im zweiten Rennen lief es dann besser, wenn auch nicht reibungslos. "Nach vier Runden hatte ich ein Problem mit dem Dashboard", so Bradl. "Als ich merkte, dass alles in Ordnung war, konnte ich meine Pace steigern." So wurde er Zehnter.

Randy Krummenacher konnte auch von den Tests profitieren, der Schweizer fuhr so schnell und locker wie noch nie mit einem Superbike. "Ich beginne mich wirklich wohl auf dem Motorrad zu fühlen", gab er freudestrahlend zu.

Dass er im ersten Rennen gleich bis Platz 7 vorstürmte, gab ihm weitere Motivation. "Ich weiß nun, dass, wenn alles passt, ich in der Lage bin, bedeutende Resultate einzufahren", freute er sich.

Im zweiten Rennen reichte es noch immer zu Platz 8. "Ich hatte in diesem zweiten Rennen allerdings mit ein paar Schwierigkeiten zu kämpfen, die es mir nicht erlaubten, härter zu pushen", gab er zu. "Aber diese Punkte haben uns viel Auftrieb gegeben, ich freue mich auf Laguna Seca." ■



Randy Krummenacher: Gutes Fahrgefühl für das Superbike gefunden

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM:

MIKA PÉREZ konnte nach Donington auch in Misano das Wimpernschlagfinale für sich entscheiden, und so ist der 17-jährige Honda-Pilot bis auf drei Punkte an WM-Leader Scott Deroue herangekommen. Gabriel Noderer kämpfte mit seinem Teamkollegen Alex Triglia um Platz 17, wollte auf der Geraden aus dem Windschatten ausscheren, doch im gleichen Moment zog auch Triglia rüber. Noderer touchierte sein Hinterrad mit dem Vorderrad und stürzte. Zum Glück blieb er unverletzt. Vor dem Heimrennen will Noderer mit dem Team auf dem Lausitzring testen.

SUPERSTOCK-1000-EM:

MARCO FACCANI gewann das neu gestartete Sprintrennen über fünf Runden. Der BMW-Pilot überrumpelte den zuvor lange führenden Michael Ruben Rinaldi. Marvin Fritz kämpfte bei der Hitze lange gegen ein wegschmierendes Vorderrad, doch für das Rennen bekam seine Mannschaft die Abstimmung in den Griff. Fritz kämpfte bereits um den siebten Platz, als er auf der Geraden dem plötzlich langsam werdenden Federico Sandi ins Hinterrad knallte. "Der Aufprall hat mich sicherlich zwei Sekunden gekostet, und da waren Jones, Myhalchyk und Schacht durch, das Rennen war zu kurz, das wieder aufzuholen."

SUPERBIKE-WM: JORDI

TORRES war auf dem besten Weg zum ersten Podium für BMW in diesem Jahr. Im ersten Rennen glaubten schon alle, der Spanier würde als Dritter hinter Tom Sykes und Alex Lowes ins Ziel kommen, doch dann schaffte es Jonathan Rea, sein Motorrad doch wieder zu starten. Im zweiten Rennen durfte Torres von der Pole-Position starten, führte lange Zeit das Rennen an, dann musste er den sicheren zweiten Platz aufgeben, weil sich ein Stück aus seinem Hinterrifen gelöst hatte.

SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I): 17. Juni 2017; 13. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 21 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 48 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33:44,269	1:35,667	25
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha XZF-R1	21	+4,551	1:35,559	20
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+8,126	1:35,403	16
4. Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	21	+10,850	1:36,054	13
5. Xavi Forés (E)	Ducati Panigale R	21	+13,649	1:36,039	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	21	+20,508	1:35,874	10
7. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	21	+22,498	1:36,490	9
8. Román Ramos (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+26,329	1:36,536	8
9. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+28,965	1:36,584	7
10. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+32,171	1:36,681	6
11. Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	21	+38,314	1:35,829	5
12. Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	21	+39,829	1:37,010	4
13. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	21	+50,478	1:37,366	3
14. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+55,208	1:38,201	2
15. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	+1:02,645	1:35,460	1
nicht gewertet:					
Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	14	7 Rdn.	1:37,580	-

SUPERSPORT-WM

Misano (I): 18. Juni 2017; 7. WM-Lauf; 80,294 km über 19 Rdn. à 4,226 km; 34 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Kenan Sofuoglu (TR)	Kawasaki ZX-6R	31:35,425
2. Jules Cluzel (F)	Honda CBR 600 RR	+2,076
3. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+5,600
4. Patrick Jacobsen (USA)	MV Agusta F3 675	+6,696
5. Kyle Smith (GB)	Honda CBR 600 RR	+12,868
6. Gino Rea (GB)	Kawasaki ZX-6R	+13,658
7. Alessandro Bassani (I)	Kawasaki ZX-6R	+18,404
8. Sheridan Morais (ZA)	Yamaha YZF-R6	+20,369
9. Hans Soomer (EST)	Honda CBR 600 RR	+22,985
10. Antony West (AUS)	Yamaha YZF-R6c	+23,274

WM-STAND FAHRER

1. Mahias	105 Punkte
2. Sofuoglu	100
3. Morais	76
4. Cluzel	75
5. Jacobsen	68
6. Caricasulo	51
30. Mulhauser	6

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I): 18. Juni 2017; 5. WM-Lauf; 54,938 km über 13 Rdn. à 4,226 km; 38 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 47 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Mika Perez (E)	Honda CBR 500 R	24:53,953
2. Armando Pontone (I)	Yamaha YZF-R3	+0,027
3. Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,137
4. Dorren Loureiro (SA)	Yamaha YZF-R3	+0,535
5. Robert Schotman (NL)	Yamaha YZF-R3	+0,666
6. Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,705
7. Borja Sánchez (E)	Yamaha YZF-R3	+9,195
8. Mykta Kalinin (UA)	Yamaha YZF-R3	+9,252
9. Angelo Licciardi (I)	Yamaha YZF-R3	+9,433
25. Daniel Valle (E)	Yamaha YZF-R3	+9,520

WM-STAND

1. Deroue	75 Punkte
2. Perez	72
3. Garcia	65
4. Coppola	57
5. Sánchez	48
6. Loureiro	46
27. Noderer	2

SUPERPOLE (2 LÄUFE)

1. Sykes	1:33,662
2. Rea	1:33,990
3. Melandri	1:34,121
4. Davies	1:34,337
5. van der Mark	1:34,595
6. Camier	1:34,628
7. Lowes	1:34,810
8. Forés	1:34,858
9. Torres	1:34,962
10. Laverty	1:34,980
11. Krummenacher	1:35,332
12. Ramos	1:35,609
13. Savadori	1:35,708
14. Mercado	1:35,910
15. De Rosa	1:35,967
16. Russo	1:36,375
17. De Angelis	1:36,494
18. Bradl	1:36,685
19. Menghi	1:37,093
20. Badovini	1:37,300

WM-STAND FAHRER

1. Rea	296 Punkte
2. Sykes	246
3. Davies	185
4. Melandri	163
5. Lowes	141
6. Van der Mark	115
7. Forés	110
8. Camier	89
9. Torres	85
12. Bradl	54
15. Krummenacher	44
20. Reiterberger	19

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	330 Punkte
2. Ducati	268
3. Yamaha	168
4. BMW	108
5. Aprilia	98

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I): 18. Juni 2017; 14. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 19 Fahrer gestartet, 12 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale R	21	33:40,896	1:35,615	25
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1,113	1:35,586	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1,285	1:35,725	16
4. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+13,364	1:35,771	13
5. Eugene Laverty (IRL)	Aprilia RSV4 RF	21	+19,917	1:36,153	11
6. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RSV4 RF	21	+26,019	1:36,507	10
7. Raffaele de Rosa (I)	BMW S 1000 RR	21	+29,724	1:36,872	9
8. Randy Krummenacher (CH)	Kawasaki ZX-10RR	21	+30,183	1:36,383	8
9. Leandro Mercado (RA)	Aprilia RSV4 RF	21	+37,447	1:36,679	7
10. Stefan Bradl (D)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+42,651	1:37,019	6
11. Ayrton Badovini (I)	Kawasaki ZX-10RR	21	+57,524	1:37,918	5
12. Ondrej Jezek (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1:10,654	1:38,257	4
nicht gewertet					
Jordi Torres (E)	BMW S 1000 RR	17	+4 Rdn.	1:35,602	-
Leon Camier (GB)	MV Agusta 1000 F4	14	+7 Rdn.	1:36,236	-
Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	11	+10 Rdn.	1:35,650	-
Alex de Angelis (RSM)	Kawasaki ZX-10RR	6	+15 Rdn.	1:37,053	-

SUPERSTOCK-1000-EM

Misano (I): 18. Juni 2017; 5. WM-Lauf; 21,130 km über 5 Rdn. à 4,226 km; 27 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 48 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Marco Faccani (I)	BMW S 1000 RR	8:15,785
2. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale R	+0,362
3. Maximilian Scheib (RCH)	Aprilia RSV4 RF	+0,812
4. Luca Vitali (I)	Aprilia RSV4 RF	+1,911
5. Florian Marino (F)	Yamaha YZF-R1	+2,700
6. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+3,321
7. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10RR	+3,429
11. Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+7,929
18. Julian Puffe (D)	BMW S 1000 RR	+14,573
20. Marc Moser (D)	Kawasaki ZX-10RR	+19,887

EM-STAND FAHRER

1. Rinaldi	90 Punkte
2. Razgatlioglu	89
11. Suchet	29
16. Fritz	8
18. Puffe	6
21. Vionnet	5
26. Moser	1

FIM-Repsol-Junior-WM

Keine Fehler erlaubt

Wer in die WM kommen will, muss sich bei den Junioren durchgesetzt haben. Der spanische Nachwuchs liefert bisher die besten Ergebnisse ab, so auch in Barcelona.

Von: **Anke Wiczorek**

Alonso López und Sergio García teilten sich am vergangenen Wochenende die Siege in der Moto3-Junior-WM. Es handelt sich um die zukünftigen Hoffnungen des Estrella-Galicia-Teams. Wie schnell sich an der Spitze aber etwas drehen kann, zeigt der Fall ihres Teamkollegen Jeremy Alcoba. Ein Sturz im zweiten Rennen kostete den Honda-Fahrer nicht nur die Gesamtführung, sondern warf ihn gleich auf den fünften Rang zurück. Dennis Foggia aus dem Nachwuchsteam von Valentino Rossi hätte locker die Spitze übernehmen können. Er über-

querte die Ziellinie im ersten Lauf optisch als Erster, bekam aber wegen wiederholtem Überfahren der Streckengrenzung eine Fünf-Sekunden-Strafe aufgebremst, was ihn umgehend auf den achten Rang zurückwarf. Deutsche spielten keine Rolle. Matthias Meggle vom Junior-Team Dynavolt IntactGP, der auch im Red Bull Rookies Cup antritt, landete auf dem 27. Platz. Im zweiten Lauf schied er aus.

In der Moto2-Europameisterschaft gingen beide Siege an den ehemaligen Grand-Prix-Piloten Ricky Cardus. Moto2-Pilot Lukas Tulovic aus dem Forward Junior Team lieferte einen Hoffnungsschimmer aus deutscher Sicht. Er war vor den Barcelona-Rennen gerade 17 Jahre alt geworden und

MOTO3-JUNIOR-WM

1.	Sergio Garcia (E) Honda	63
2.	Dennis Foggia (I) KTM	61
3.	Masia Jaume (E) KTM	52
4.	Alonso López (E) Honda	50
5.	Jeremy Alcoba (E) Honda	50



AGUSTI NUBIOLA AGUIRRE

Mit 17 den Sprung geschafft: Tulovic

schaffte im zweiten Lauf auf der Kalex endlich den Sprung in die Top Ten. Der Schweizer Marcel Brenner schlug sich am Wochenende mit einer Magen-Darm-Erkrankung herum, schaffte aber dennoch die Plätze 10 und 11. ■

MOTO2-EM

1.	Ricky Cardus (E), Kalex	50
2.	Hector Garzó (E) Tech3	47
3.	Eric Santos (BRA) Kalex	40
4.	Steven Odendaal (RSA)	39
5.	Joe Roberts (USA) Kalex	38

IDM Superbike 1000

Frau unter Männern: Sarah Heide jetzt vier Sekunden schneller

Sie hätte es einfacher haben können, aber Sarah Heide entschied sich nach acht Jahren in der Supersport-Klasse für den Aufstieg zu den Superbikes.

Von: **Anke Wiczorek**

Beim Saisonauftakt auf dem Nürburgring lautete die Parole: Ankommen. Mehr wurde von der 29-jährigen Sarah Heide auf der nagelneuen GSX-R 1000 im Team Suzuki Laux gar nicht erwartet. Doch ihr reicht das nicht. Sie trainiert an sechs von sieben Wochentagen wie ein Tier im Fitnessstudio. Teamchef Stefan Laux sagt meint: „Sie ist dort der beste Kunde, hat aber auch schon sechs Kilo an Muskelmasse zugelegt. Sie will das Motorrad unbedingt in den Griff



MPS, DINO EISELE

Pretty in Pink: Sarah Heide will auch in der Top-Klasse punkten

kriegen.“ In der Supersport-600-Klasse hat sie Geschichte geschrieben. Sie gewann als erste und bisher einzige Frau einen IDM-Lauf. Das war 2011 auf dem Sachsenring. Aber die gebürtige Limbach-Oberfrohnauerin will mehr. Mit ihrem Mentor Jörg Teuchert, Ex-Supersport-Weltmeister und IDM-Superbike-Champion trainierte sie auf dem Lausitzring. Gegenüber den Anfangsrunden ist Heide vier Se-

kunden schneller geworden. „In der Fahrwerkseinstellung haben wir einen großen Schritt nach vorn gemacht“, berichtet Laux, „aber in der Elektronik steckt noch viel Potenzial. Da gibt es so viele Einstellmöglichkeiten, da sind wir noch lange nicht bis zum Ende durchgestiegen. Sarah wird deshalb nach dem IDM-Rennen in Zolder noch einmal mit Jörg in Oschersleben Testfahrten machen.“ ■

NACHRICHTEN

ADAC NORTHERN EUROPE CUP:

Der 17-jährige Berliner Tim Georgi vom Team Freudenberg erhält wie schon 2016 auch in diesem Jahr eine Wild Card für die Motorrad-WM auf dem Sachsenring. Der Moto3-Pilot dominiert derzeit im ADAC Northern Europe Cup mit vier Siegen in Folge. Beim Grand Prix auf dem Sachsenring am ersten Juli-Wochenende kann er sich mit der Weltelite messen, bekommt aber auch genügend Training. Denn der NEC fährt auf dem Sachsenring im Rahmenprogramm der WM ebenfalls mit und Georgi wird nichts auslassen.

IDM SUPERBIKE 1000:

Man kann deutsche Feiertage auch zum Testen in Belgien benutzen. Die IDM-Elite wärmte sich in Zolder letzte Woche schon für die nächste IDM-Runde vom 6. bis 9. Juli 2017 in Zolder auf. Als Schnellster wurde BMW-Superbiker Markus Reiterberger gemessen. Er blieb nur eine Sekunde unter seinem eigenen Rekord aus dem Jahr 2015. Damals war er mit einer BMW nach reinem Superbike-Reglement gefahren statt wie jetzt nach überwiegender Stocksport-Regeln. Bastien Mackels von Yamaha-MGM knüppelte ebenfalls Bestzeiten aus seiner YZF-R1M heraus. Der Belgier gab auf seiner Heimstrecke alles, was aber wie schon auf dem Nürburgring mit einem Sturz endete. Mackels schliff sich dabei einen Teil des Fingers ab und musste ärztlich behandelt werden. Sein IDM-Start in zweieinhalb Wochen ist aber nicht gefährdet.

BRITISH SUPERBIKE:

Jake Dixon hat auf Kawasaki beide BSB-Rennen in Knockhill gewonnen. Luke Mossey (Kawasaki) und James Ellison (Yamaha) teilten sich die zweiten Plätze vor Shane Byrne (Ducati). Mossey führt die Gesamtwertung mit 141 Punkten weiter an vor Leon Haslam (111) und Byrne (90).

ADAC MX Masters Bielstein

Wieder „Master“ Ullrich

Die Sieger in den ADAC MX Masters Rennen kommen und gehen. Eine Konstante bleibt: Dennis Ullrich.

Von: **Thomas Schiffner**

Die jeweils 40 Starter der Königsklasse und des ADAC MX Youngster Cup lieferten sich in Bielstein extrem spannende Rad-an-Rad-Duelle, die die 7300 Besucher zum Teil bis kurz vor Schluss in Atem hielten. Und das ohne Max Nagl, der seine Teilnahme wegen des Sturzes beim Russland-GP absagen musste. Hatte am Samstag noch der österreichische KTM-Pilot Lukas Neurauter die Pole inne, so dominierte am Renntag „Mister Masters“ persönlich: KTM-Sarholz-Pilot Dennis Ullrich. Der 23-jährige Kämpfelbacher gewann beide Läufe, den Tages-sieg sowie beide Holeshots. „Bielstein ist für mich eine der schwersten Strecken, da der

Untergrund sehr unbeständig ist. Von daher bin ich sehr zufrieden und freue mich, dass ich meine Tabellenführung weiter ausbauen konnte“, so „Ulle“. Gesamtzweiter wurde Jaromir Romancik (CZ). Angus Heidecke komplettierte als Tagesdritter den KTM-Triumph.

Unglücklich verlief das Wochenende für den Tabellenzweiten Jens Getteman. Der belgische Kawasaki-Fahrer, im ersten Lauf Zweiter, wurde in Lauf 2 in einen Startunfall verwickelt, sodass er schwer kämpfen musste und nur als Zwölfter ins Ziel kam. In der Tabelle hält sich Getteman weiterhin auf Rang 2. ■



Applaus: Erneuter Doppelsieg für Titelverteidiger Dennis Ullrich

ADAC MX MASTERS

Bielstein (D), 18. Juni

1. Lauf

1. Dennis Ullrich (D), KTM	34:38,635 m
2. Jens Getteman (B), Kawasaki	+4,028 s
3. Angus Heidecke (D), KTM	+7,234 s
4. Jaromir Romancik (CZ), KTM	+11,442 s
5. Jeremy Delince (B), Honda	+16,575 s
6. Lukas Neurauter (A), KTM	+17,590 s
7. Hunter Lawrence (AUS), Suzuki	+20,139 s
8. Henry Jacobi (D), Husqvarna	+30,271 s

2. Lauf

1. Dennis Ullrich (D), KTM	34:33,885 m
2. Jeffrey Dewulf (B), KTM	+5,672 s
3. Jaromir Romancik (CZ), KTM	+14,106 s
4. Christian Brockel (D), KTM	+19,117 s
5. Angus Heidecke (D), KTM	+20,827 s
6. Brian Hsu (D), Husqvarna	+22,760 s
7. Sullivan Jaulin (F), KTM	+25,349 s
8. Mike Stender (D), Suzuki	+25,707 s

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 8 Rennen

1. Dennis Ullrich (D)	178 Punkte
2. Jens Getteman (B)	135
3. Hunter Lawrence (AUS)	102
4. Henry Jacobi (D)	102
5. Christian Brockel (D)	101
6. Brian Hsu (D)	99
7. Jaromir Romancik (CZ)	89
8. Angus Heidecke (D)	76

US-Motocross Mount Morris

Blake Baggett löst verletzten Musquin ab

Die hochdotierten Werksfahrer glauben es kaum: Privatier Blake Baggett gewinnt auch in High Point.

Es war wieder nicht das Rennen des zuletzt im Supercross unschlagbaren Kawasaki-Piloten Eli Tomac. Beim vierten Lauf der US-Nationals am Mount Morris auf dem neu designten High Point Raceway konnte Tomac zwar Lauf 2 gewin-

nen, doch in Moto 1 stürzte er an dritter Position und musste vom letzten Platz die Aufholjagd auf Platz 12 starten.

Während Blake Baggett, der sich 2011 in High Point den Nicknamen „El Cupacabra“ verdient hat, husarenmäßig von Position 5 vorbei am Australier Dean Ferris an die Spitze fuhr, wurde der Renntag für den Meisterschaftsfavorit in KTM-Diensten, Marvin Musquin, zum Fiasko. Der Franzose hatte sich vor dem Rennen

einen Meniskusrisso oder -Anriss zugezogen und quälte sich mit heftigen Schmerzen über die Distanz. Im ersten Lauf noch 16., schaffte Musquin in Lauf 2 einen erstaunlichen sechsten Platz, verlor aber die Meisterschaftsführung an Baggett. Ob mit oder ohne OP – die Titelchancen des von Ryan Dungey gecoachten Musquin sind minimal.

In Lauf 2 war Baggett wieder mit einem Fehler gestartet und der 22-jährige Kalifornier schnapp-

te sich Gegner um Gegner, kam nur an den mit 20 Sekunden siegenden Tomac nicht mehr heran. Für Baggett war es der zweite Tagessieg in Folge, vor Jason Anderson und Broc Tickle. „Ich vermied es, Angriffe zu starten, die zu einem Crash führen konnten und damit die Meisterschaft zu gefährden“, sagte der Mann der Stunde. Tomac auf P3 hat 11 Punkte weniger als Baggett, und das wird wohl die Messlatte im Titelkampf sein. ■ TS



Der unheimliche Privatfahrer: Zweiter Sieg für Blake Baggett

US-MOTOCROSS

Mount Morris (USA), 17. Juni

1. Blake Baggett (USA), KTM	1-2
2. Jason Anderson (USA), Husqvarna	5-3
3. Broc Tickle (USA), Suzuki	4-4
4. Eli Tomac (USA), Kawasaki	12-1
5. Cooper Webb (USA), Yamaha	6-5
6. Joshua Grant (USA), Kawasaki	3-11
7. Dean Ferris (AUS), Yamaha	2-14
8. Dean Wilson (GB), Husqvarna	9-7
9. Justin Bogle (USA), Suzuki	7-9
10. Cole Seely (USA), Honda	10-8

Meisterschaftsstand nach 4 Rennen

1. Blake Baggett (USA)	155 Punkte
2. Marvin Musquin (F)	147
3. Eli Tomac (USA)	144
4. Jason Anderson (USA)	129
5. Broc Tickle (USA)	115
6. Justin Bogle (USA)	112
7. Dean Wilson (GB)	110
8. Joshua Grant (USA)	106
9. Cole Seely (USA)	105
10. Cooper Webb (USA)	88

Härtel und Katt auf Kurs

Michael Härtel wurde beim GP in Frankreich Zweiter, Stephan Katt Fünfter. Aber die beiden Deutschen sind auf die Medaillenränge 2 und 3 hochgeklettert.

Von: **Thomas Schiffner**

Weil Jannick de Jong nicht starten durfte (siehe „Nachrichten“ Seite 42) wurde auf der schnellen 700-Meter-Bahn in La Réole ein neuer WM-Leader gekürt. Dass es Local Hero Mathieu Tresarrieu war, der sechs seiner sieben Läufe gewann, war keine größere Überraschung. Umso mehr, wie zwei der drei Deutschen in Südfrankreich auftraten. Der 19-jährige GP-Rookie gewann zwei Vorläufe und sein Semifinale. Vor dem Finale lag er nur einen Punkt hinter Tresarrieu. Stephan Katt, der mit seinen Manfred-Knappe-Jawas schon in Herxheim überraschte, holte vor dem Finale drei Heat-

siege. „Die guten Startplätze waren weg, und ich wählte Grün ganz außen. Ich gewann den Start und war ganz nah an der Bande. Aber Tresarrieu drückte mich noch weiter nach außen, ich kam mit dem Hinterrad an die Barriere und stürzte beinahe“, erklärte der „Catman“, der so „nur“ Fünfter wurde.

Gemetzel an der Barriere

In das „Gemetzel“ an der Bande war auch noch der Brite James Shanes involviert. Und der von Weiß gestartete Härtel zog intuitiv auf die Innenlinie der extrem staubigen Bahn. „Ich war auf der Gegengeraden an Tresarrieu dran, aber weil es innen so glatt wie auf Eis war, kam ich nicht an ihm vorbei“, so der zweitplatzierte Härtel. Jörg Tebbe hatte ohne gute Starts große Sichtprobleme und wurde 15.

Härtel hat nur 6 Punkte weniger als der WM-Leader. Mühldorf (9.7.) erwartet ein Langbahnfestival. Und dann kommt Wildcard-Pilot Martin Smolinski dazu! ■



Harte Nummer: Härtel setzte sich im Finale gegen den Briten Shanes durch

LANGBAHN-WM

La Réole (F), 17. Juni

1. WM-Lauf		
1.	Mathieu Tresarrieu (F)	26 Punkte
2.	Michael Härtel (D)	24
3.	James Shanes (GB)	18
4.	Theo Pijper (NL)	17
5.	Stephan Katt (D)	18
6.	Richard Hall (GB)	16
7.	Stéphane Tresarrieu (F)	15
8.	Dirk Fabrick (NL)	13
9.	Jesse Mustonen (SF)	8
15.	Jörg Tebbe (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 2 Rennen

1.	Mathieu Tresarrieu	49 Punkte
2.	Michael Härtel	43
3.	Stephan Katt	36
4.	Theo Pijper	33
5.	James Shanes	31
6.	Richard Hall	24
7.	Jannick de Jong (NL)	24
8.	Josef Franc (CZ)	19
12.	Jörg Tebbe	11
17.	Max Dilger (D)	6

Speedway-WM-Qualifikation

Last-Minute-Tickets für zwei Deutsche

Martin Smolinski buchte sein Ticket für den GP Challenge in letzter Minute. Auch Kai Huckenbeck ist dabei. Wölbart und Gappmaier schieden aus.

Nach Rennen 9 am Freitag am Samstag in Olching schien Martin Smolinskis Traum von der GP-Teilnahme 2018 schon beendet: Der Local

Hero dümpelte mit vier Punkten am Ende der Rangliste. Doch zwei Laufsiege nacheinander katapultierten „Smoli“, der seine Jawa-Motoren einsetzte, unter die ersten Fünf, und im fälligen Stechen gegen die punktgleichen Adrian Miedzinski und Martin Vaculik schaffte der Ex-GP-Pilot mit einem Sieg gar den Sprung aufs Podium!

Der zweite Deutsche Kai Huckenbeck startete ebenfalls schwach, mit einem Sieg in Lauf 11 erzwang er jedoch ein Stechen

gegen den Polen Szczepaniak und den Dänen Bjerre um die Qualifikationsplätze 6 und 7. Mit dem Sieg im Entscheidungslauf steht der Werlter ebenfalls im GP-Challenge am 19. August im russischen Togliatti.

Am Samstag in Terenzano (I) schien sich zunächst Geschichte zu wiederholen: Auch Kevin Wölbart lag nach drei Durchgängen mit vier Punkten scheinbar aussichtslos zurück. Dann gewann der Mecklenburger vor Max Fricke.

Zwei Punkte im letzten Lauf hätten gereicht, doch gegen Sundström, Fricke und Jepsen Jensen wurde er Letzter und verpasste ein Stechen um Platz 7 um nur einen Punkt!

Der Salzburger Daniel Gappmaier überraschte einmal mehr und holte solide fünf Punkte (14.)

Smolinski blickt optimistisch zum Challenge in Togliatti: „Ich bin schon viermal an der Wolga gefahren. Die Bahn ist fair und gleich für alle Fahrer.“ ■ TS



Enge Kiste: Smolinski mit wichtigem Sieg über Vaculik und Ljung

SPEEDWAY-WM-QUALIFIKATION

Semifinale Olching (D), 15. Juni

1.	Leon Madsen (DK)	15 Pkt.
2.	Piotr Pawlicki (PL)	14
3.	Martin Smolinski (D)	10+3
4.	Adrian Miedzinski (PL)	10+2
5.	Martin Vaculik (SK)	10+0
6.	Kai Huckenbeck (D)	8+3
7.	Mateusz Szczepaniak (PL)	8+2
Reserve:	8. Kenneth Bjerre (DK)	8+1
Ausgeschieden:	9. Chris Harris (GB)	7
	10. Peter Ljung (S)	6

Semifinale Terenzano (I), 17. Juni

1.	Craig Cook (GB)	13 Pkt.
2.	Vaclav Milk (CZ)	12
3.	Matej Zagar (SLO)	10+3
4.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	10+2
5.	Peter Kildemand (DK)	9
6.	Max Fricke (AUS)	9
7.	Patryk Dudek (PL)	8+3
Reserve:	8. Michael J. Jensen (DK)	8+2
Ausgeschieden:	10. Kevin Wölbart (D)	7
	14. Daniel Gappmaier (A)	5

Supermoto-WM Albaida

Angriff auf Chareyre

Thomas Chareyre gewann zwar auch den WM-Auftakt 2017, doch drei Deutschsprachige versprechen die Saison richtig interessant zu machen.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Wermutstropfen beim ersten WM-Lauf 2017 in Albaida war der Gleiche wie in der letztjährigen Kampagne: Mit 19 Startern in der S1-Klasse war das Feld erschreckend klein. Aus Sicht der Deutschsprachigen sekundär: Lukas Höllbacher und Vizeweltmeister Marc-Reiner Schmidt haben ebenso Medaillenchancen wie Quereinsteiger Markus Class, der zwei

Jahre nach seinem vermeintlichen Karriereende auf Husqvarna in die WM einsteigt. Der Schweizer Raul Tschupp (TM) vervollständigte das deutschsprachige Quartett in Spanien.

Obwohl Rekordweltmeister Chareyre zwei der drei Läufe gewinnen konnte und damit die WM-Führung übernahm, waren die Deutschsprachigen in Schlagdistanz. Marc-Reiner Schmidt, der dieses Jahr auf der werksunterstützten, italienischen SWM startet, gewann den dritten Lauf und ist 13 Punkte hinter Chareyre WM-Zweiter. Lukas Höllbacher fuhr sein erstes Rennen der Saison 2017 und liegt mit den Plätzen 4/2/4 auf WM-Rang 3, einen Punkt hinter Schmidt.

Markus Class etablierte sich auf der ungewohnten Viertakt-



Marc-Reiner Schmidt auf SWM

Husqvarna hervorragend und begann mit Platz 2 im ersten Lauf.

Auf dem Kalender steht das Rennen am 6. August in Chachagüi (Kolumbien) als zweiter – und derzeit letzter – WM-Lauf! ■

SUPERMOTO-WM

Albaida (E), 18. Juni

1. Lauf

1. Thomas Chareyre (F), TM	19:40,954 m
2. Markus Class (D), Husqvarna	+ 4,436 s
3. Diego Monticelli (I), TM	+ 10,034 s
4. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna	+ 14,542 s
5. Marc-Reiner Schmidt (D), SWM	+ 18,742 s
6. Edgardo Borella (E), SWM	+ 32,133 s
7. Lionel Derrier (B), KTM	+ 38,565 s
12. Raul Tschupp (CH), TM	+ 57,519 s

2. Lauf

1. Thomas Chareyre (F), TM	19:37,888 m
2. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna	+ 4,217 s
3. Markus Class (D), Husqvarna	+ 5,075 s
4. Marc-Reiner Schmidt (D), SWM	+ 21,489 s
5. Diego Monticelli (I), TM	+ 21,889 s
6. Edgardo Borella (E), SWM	+ 34,507 s
7. David Gimenez (E), Suzuki	+ 42,349 s
12. Raul Tschupp (CH), TM	+ 54,700 s

3. Lauf

1. Marc-Reiner Schmidt (D), SWM	20:03,823 m
2. Thomas Chareyre (F), TM	+ 0,813 s
3. Diego Monticelli (I), TM	+ 1,359 s
4. Lukas Höllbacher (A), Husqvarna	+ 2,569 s
5. Markus Class (D), Husqvarna	+ 12,640 s
6. David Gimenez (E), Suzuki	+ 21,749 s
7. David Burbano (CO), Suzuki	+ 33,376 s
11. Raul Tschupp (CH), TM	+ 44,930 s

Speedway-Bundesliga Diedenbergen

Landshut springt an die Spitze

Nach einem 53:33 Kantersieg in Diedenbergen liegt Meister Landshut mit seinen Finalchancen nun gleich hinter Brokstedt.

Vier der fünf Bundesligateams hatten vor dem Match der DMV White Tigers gegen Landshut zwei Punkte auf dem Konto. Jetzt führen Landshut und Brokstedt die Tabelle mit je vier Punkten an.

Diedenbergen brachte erstmals den Briten Adam Ellis, konnte aber auf keiner der sechs durch deutsche Fahrer besetzten Positionen ausreichend punkten. Landshut musste die Verletzten Sandro Wassermann, Mark Riss und Valentin Grobauer ersetzen. Die „Devils“ taten dies mit einem taktischen Schachzug: Grobauer

führte den ersten Lauf mit, meldete sich dann verletzt und wurde durch je einen anderen Landshuter ersetzt. Doch die Gastgeber waren ohnehin kein Gegner für den Rekordmeister. Ein Joker-

Einsatz von Ellis brachte den White Tigers nur vier Punkte. Der neue Tabellenführer Landshut kann mit einem Heimsieg gegen Stralsund (28.07.) die Finalteilnahme klarmachen. ■ TS

SPEEDWAY-BUNDESLIGA

Diedenbergen, 18. Juni

1. AC Landshut 53 Punkte

Andzejs Lebedevs (LV)	14
Martin Smolinski	14
Valentin Grobauer	0
Erik Riss	14
Stephan Katt	4
Dominik Moser	7

2. DMV White Tigers 33 Punkte

Adam Ellis (GB)	13
Max Dilger	9
Rene Deddens	1
Daniel Spiller	6
Ethan Spiller	0
Steven Mauer (Gast)	3

TABELLENSTAND

Nach 7 Rennen

1. Landshut	3	4	143
2. Brokstedt	2	4	95
3. Wittstock	3	2	127
4. Stralsund	3	2	119
5. DMV White Tigers	3	2	113



Ellis (Tigers) gegen Riss (Landshut)

NACHRICHTEN

TRIAL-WM: ADAM RAGA STOPPT TONI BOU

Die Siegesserie von Weltmeister Toni Bou ist zumindest unterbrochen: In Sant Julia de Loria in Andorra gewann Landsmann Adam Raga auf TRRS vor Jaime Busto auf Honda. Montesa-Honda-Pilot Bou wurde in den Pyrenäen nur Dritter, führt aber die WM nach drei Läufen weiterhin mit zehn Punkten Vorsprung (75) auf Raga (65) an. Dritter ist mit Jeroni Fajardo (49) ebenfalls ein Spanier.

BAHNSPORT: JANNICK DE JONG GESPERRT

Jannick de Jong, Weltmeister 2015 und GP-Auftakt-Sieger in Herxheim, wurde nach einem positiven Dopingtest nach dem Grasbahnenrennen am 30.04. in Eerum vom niederländischen Verband KNMV gesperrt. In seinem Urin wurden Spuren von Amphetamin gefunden. Der 29-jährige Niederländer bestritt vehement, sich aktiv und bewusst gedopt zu haben. Nach der KNMV-Sperre konnte er am Frankreich-GP am Samstag nicht teilnehmen. Seine Titelchancen tendieren damit gegen Null.

MXGP: MAX NAGL BEIM LOMBARDEI-GP AM START

Röntgenaufnahmen nach der Rückkehr nach Belgien haben bestätigt, dass Max Nagl bei seinem Horror-Sturz in Russland keine Brüche erlitten hat, aber eine Kapselverletzung hat sich entzündet. Der Start des Husqvarna-Werkspiloten beim GP in Ottobiano sollte nicht gefährdet sein.

LANGBAHN: HÄRTEL WIEDERHOLT ALTRIP-SIEG

Wie 2016 gewann auch letzten Donnerstag Michael Härtel den Sandbahn-Klassiker in Altrip mit 18 Punkten vor dem Tschechen Hynek Stichauer (17) und dem Briten Andrew Appleton (14). Den Lauf um den „Goldenen Römer“ gewann überraschend Max Dilger vor Härtel und Stichauer.

Pole Position

Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Carrera-Rennbahn sichern!

**TOP
EXTRA**

Carrera GO!!! PUSH'N PASS

Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over,
Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für
mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m,
Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.

**Carrera
GO!!!**



Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625245, verschenken 1625246.
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Fa. Osmann kauft Ihren Audi.
Tel. 0171/5244461

H



R8 V 10 Coupé, EZ 9/2009, 31600 km, 386 kW (525 PS), daytonagrau, innen mustangbraun, Erstbesitz Audi Ingolstadt, seit 07/2011 in meinem Besitz, unfallfrei gefahren, Nichtraucherfahrzeug, Klima, Vollausstattung, Carbon Sideblades - Rückspiegel, nur bei Schönwetter gefahren, Liebhaberfahrzeug, neue Reifen, VB 85.000,- EUR. Tel. 0043/664/3577825, halmerf@halmer.at

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39361

BMW

Fa. Osmann kauft Ihren BMW.
Tel. 0171/5244461

H

JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. www.kupplung-vor-ort.com Tel. 09933-902023

H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H



435 d xDrive, EZ 4/2015, 42.000 km, 230 kW (313 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., AHK, VB, Winterreifen auf Felgen, div. Sonderausstattungen, -pakete, 58.000,- EUR. 030/54841443, germal.1951@gmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39363

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Powerbox für alle BMW Diesel ab 199,- €. Tel. 0177-1838110 H

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

H

Ferrari

Suche 599 GTB, F 430, California. Seriöse Abwicklung. Tel. 0176/76220162

WANTED: Ferrari 488 Spider für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und geb., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419

H

Mercedes

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Exklusiver Luxus - traumhaft flexibel "VANSPO RTS Camper SP6" Sprinter 316 CDI - für Büro und Freizeit! Großes Klappbett im Heck, Küchenblock, alles Leichtbaumöbel - jederzeit herausnehmbar! EZ 05/2014, ca. 15000 km, Aerodynamikpaket SP6 (Front-, Seite-, u. Heck), Sonder-Alu-Radsatz VEST4 (grau matt) mit 265/45 R20, Leistung, Vollerleder-Alcatara und PORSCHE Teppich, umfangreiche Interieur-Pakete, einmalig ausgestattet zum Preis von 77.900,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an. VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39382

Fa. Osmann kauft Ihren Mercedes.
Tel. 0171/5244461

H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09933/902023 H



G63 AMG Fond Entertainment UPE 165.800,- EZ 01/17, 2131 km, 420 kW (571 PS), weiß, Kamera, Soundsyst., Distro. SHD, AHK, VB 133.900,- EUR (MwSt. awb). 0171-3400255, info@giovannil.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39357

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 38000 km, NP: 160.000,-, VB 79.800,-. T. 0171/3491847

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



Arktikweiß - der lässt keinen kalt! Vito 119 CDI Mixto - „HARTMANN VP Spirit“, Messfahrzeug mit High Class Ausstattung, EZ 02/2017, ca. 2000 km, dynamischer VP Spirit Spoilersatz, Sportradsatz 19 Zoll, luxuriöse Handbelegung im Karostepp-Design (schwarz), einmalige Innenraumveredelung komplett schwarz, 5-Sitzer mit LKW Zulassung, Standhgz., alle Assistenten, NAVI, 2x el. Schiebetür, Klima, AHK abnehm. uvm., Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb. 157 g/km, CO2-Effizienz A, 77.500,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39380

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS, schw./ Leder sw., 24000 km, NP 184.000,- €, VB 112.900,- €. Tel. 0171/3491847

Porsche

Porsche-Fan sucht 991 R + 991 GT3 RS, zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

991 GT3, EZ 6/2017, 200 km, 368 kW (500 PS), grau, Klima, VB 178.000,- EUR. Tel. 0171/4407262, steidie2201@hotmail.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 39359

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, T. 09933/902023 H

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche u. viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau v. Schiebefenstern mögl. T. 08157/998760

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/246
www.ga-racing.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRieg@aol.com H

JA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR
Beratung • Verkauf • Service
ISA-Racing GmbH
Tel.: 02651-9625 0 • www.isa-racing.de

www.Rennsportshop.com

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 1958
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Chefredaktion: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew
Cotton, Michael Helmrich, Alex Hodgkinson,
Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,
Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: sutton-images.com, XPB
Grafik und Produktion: Michael Heinz
(Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1
70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 1820

MOTORSPORT aktuell gehört zum
Geschäftsbereich Automobil
Redaktionelle Gesamtleitung:
Ralph Alex, Birgit Priemer (Stv.)
Leitung Geschäftsbereich Automobil:
Tim Rams, Kai Feyerabend (Stv.),
Burkhard Knopke
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1641
Telefax: +49 (0)711 182 1699
Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1346
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig
ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1613

Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 1522
Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379

Druck:
Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180
78467 Konstanz
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Am Sandtorkai 74
20457 Hamburg
Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:
€ 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus
(D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10
Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90
(CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von
€ 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:
Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,
Telefax +49 (0)711 182 2550,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine
Haftung.

Leserbriefe

Vernebelte Sicht

Zur Formel E in Berlin,
MSa 26/2017

Zum dritten Mal in Folge habe ich das Formel-E-Rennen in Berlin besucht – und war zum ersten Mal enttäuscht von dem Event. Dafür, dass das Rennen von der Karl-Marx-Allee auf den ehemaligen Flughafen Tempelhof verlegt werden musste, können die Organisatoren wohl wenig. Doch warum begann der Kartenvorverkauf, bevor darüber Klarheit herrschte? Und warum wurden die Tickets mit dem Wechsel nach Tempelhof plötzlich günstiger? Ich habe 64 Euro für ein Sitzplatzticket an der Schikane in der Karl-Marx-Allee bezahlt. In Tempelhof kostete das teuerste Tribünetticket 49 Euro. Statt Geld zurück gab es ein kostenloses Ticket für den zweiten Tag (das ich nicht nutzen konnte) und einen kostenfreien Pit Walk, der offenbar deshalb morgens um 09:15 Uhr stattfand, damit nicht allzu viele Fans kommen. Warum konnte er nicht in der viel zu langen Pause zwischen Qualifying und Rennen stattfinden?

Das Rahmenprogramm vor Ort war zudem vergleichsweise mau, die Strecke erneut überholunfreundlich und zumindest von der Tribüne am Eingang zur Start/Ziel-Geraden aus nicht viel von der Strecke zu sehen. Man wird den Verdacht nicht los, dass die Serie mit der Zeit fanunfreundlicher wird. Das mehr als peinliche Zelt für VIP-Gäste, durch das die Strecke führte, ist da nur das Tüpfelchen auf dem i. Sicherlich hat die Formel E in der Vergangenheit vieles richtig gemacht. Sie sollte sich vom Interesse der großen Automobilkonzerne jedoch nicht die Sicht vernebeln lassen.

Sebastian Kollmann,
D-10555 Berlin

Beim ePrix-Wochenende in Berlin schien man wie bei der DTM als „normaler“ zahlender Zu-

schauer gegenüber mit speziellen Pässen und Sonderrechten ausgestatteten Gästen in der Minderheit zu sein. Bei einem solch offensichtlichen Ungleichgewicht überdenkt man einen nochmaligen Besuch, zumal es im letzten Jahr nicht anders war.

Trauen die Organisatoren möglicherweise ihrem eigenen Konzept nicht so ganz? Oder warum sonst musste offensichtlich die fehlende Geräuschkulisse klassischer Motorsport-Serien durch gehörschädigende Auftritte von Musikbands kompensiert werden? Dabei verloren sich vor der Bühne im Schnitt nur ca. 20 Personen. Auch die Kommentare der Streckensprecher waren ständig mit mehr oder weniger lauter Musik unterlegt, und zwar das gesamte Wochenende! Was bitte soll das denn? Macht das die durchaus interessante Serie für die angestrebte Zielgruppe tatsächlich attraktiver?

Und wann bitte lernt Streckensprecher Stefan Heinrich endlich einmal, die kurzen, in Englisch abgegebenen Fahrer-Interviews vollständig abzuwarten, ehe er mit der Übersetzung beginnt? Dann würde nämlich sowohl für die Zuschauer, vor allem aber auch für ihn selbst die Chance bestehen, den gesamten Inhalt anstelle nur des ersten Satzes mitzubekommen.

Arnold Napp,
D-41460 Neuss

Geld auf Hamilton

Zum FI-GP in Kanada
MSa 26/2017

Man kann nur von Glück reden, dass Kimi Räikkönen mit einem Bremsproblem den Weg für Vettel problemlos freigemacht hat. Bei der Zweikampfschwäche von Räikkönen hätte es sonst ein riesiges Problem gegeben, wenn er nicht an den Force India vorbeigekommen wäre. Und Vettel dahinter versauert wäre. Dann hätte ich

gerne mal gesehen, wie Herr Arrivabene dann reagiert hätte. So ist Ferrari diesem erneuten Stallregie-Dilemma elegant, aber unfreiwillig aus dem Weg gegangen.

Die Leistung von Mercedes muss allen Ferrari-Fans Anlass zur Sorge geben. Der Motor im Silberpfeil scheint immer noch ein gutes Stück überlegen. Und bei der Weiterentwicklung des Autos sehe ich auch Vorteile bei Mercedes. Nur auf die Stärke bei den Reifen sollte sich Ferrari nicht verlassen. Dazu kommen ja auch noch die zu erwartenden Strafen wegen den Turbolader-Problemen in den ersten Rennen. Wenn ich Geld auf einen Weltmeister wetten müsste, würde ich es auf Hamilton setzen.

Jörg Goltz, per E-Mail

Le-Mans-Schmerz

Zum 24h-Rennen in Le Mans
MSa 27/2017

2017 ist einmal mehr ein tragisches Kapitel in der Toyota-Renngeschichte des 24-Stunden-Rennens in Le Mans. Meine Erinnerung geht bis zum Rennen 1994 zurück, bei dem Roland als Fahrer, trotz seines Formel-1-Engagements, vorgesehen war, weil er auch viel Entwicklungsarbeit geleistet hatte. Nach dem Rennen kam das Team mit dem für Platz zwei errungenen Pokal an das Grab von Roland nach Salzburg. Eine wohl einmalige Ehrung für unseren Sohn. Darum wird Le Mans immer einen besonderen Platz in meinen Erinnerungen haben, und die vergeblichen Versuche von Toyota, einen Sieg zu erringen, persönlich schmerzlich sein.

Rudolf Ratzenberger, per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Es sind derzeit keine weiteren Einsätze geplant.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 21. Juni		
22.30	24h Le Mans, Highlights (Wh. Freitag 21.20)	Eurosport 1
Freitag, 23. Juni		
10.55	F1 Baku, FP1 LIVE (Wh: 13.15/16.45)	Sky Sport 1
14.55	F1 Baku, FP2 LIVE (Wh: 18.15 Sky)	Sky Sport 1/N-TV
Samstag, 24. Juni		
09.55	F2 Baku, Rennen 1 LIVE (Wh: 18.00)	Sky Sport 1
11.55	F1 Baku, FP3 LIVE (Wh: 13.30)	Sky Sport 1
14.00	F1 Baku, FP3 (Zus.)	RTL
14.35	Langstrecken-WM, 24h Le Mans (Zus.)	RTL
ca. 14.50	F1 Baku, Qualifying LIVE	RTL/ORF1/SRF2
14.55	F1 Baku, Qualifying LIVE (Wh: 16.25/19.00)	Sky Sport 1
ab 16.30	WTCC Vila Real, Quali + MAC3 LIVE	Eurosport 2
17.30	Blancpain GT Le Castellet, Rennen LIVE	motorsport.tv
Sonntag, 25. Juni		
07.30	DRM Stewweder Berg (Zus.)	N-TV
11.55	F2 Baku, Rennen 2 LIVE (Wh: 13.00)	Sky Sport 1
12.45	ETCC Vila Real, Rennen 1 LIVE	Eurosport 2
14.00	ETCC Vila Real, Rennen 2 LIVE	Eurosport 2
14.30	F1 Baku, Rennen LIVE	SRF Info/SRF2
ca. 14.55	F1 Baku, Rennen LIVE	Sky Sp. 1/RTL/ORF1
17.30	WTCC Vila Real, Eröffnungsrennen LIVE	Eurosport 1
18.30	IndyCar Series, Elkhart Lake LIVE	Sport 1 US
18.30	WTCC Vila Real, Hauptrennen LIVE	Eurosport 1
19.00	NASCAR Cup Series, Sonoma LIVE	Motorvision TV

Motorrad

Freitag, 23. Juni		
09.00	Moto3-WM Assen, FP1 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Assen, FP1 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Assen, FP1 LIVE	Eurosport 1
13.00	Moto3-WM Assen, FP2 LIVE	Eurosport 1
14.00	MotoGP-WM Assen, FP2 LIVE	Eurosport 1
15.00	Moto2-WM Assen, FP2 LIVE	Eurosport 1
Samstag, 24. Juni		
09.00	Moto3-WM Assen, FP3 LIVE	Eurosport 1
09.45	MotoGP-WM Assen, FP3 LIVE	Eurosport 1
10.45	Moto2-WM Assen, FP3 LIVE	Eurosport 1
12.30	Moto3-WM Assen, Quali LIVE	Eurosport 1
13.15	MotoGP-WM Assen, FP4+Quali LIVE	Eurosport 1
13.45	Langstr.-WM Slovakiaring LIVE (w.: 18.00)	Eurosport 2
15.00	Moto2-WM Assen, Quali LIVE	Eurosport 1
15.40	Enduro-WM Ungarn (Zus.)	motorsport.tv
22.00	ADAC MX Masters, Bielstein (Zus.)	Sport 1+
Sonntag, 25. Juni		
ab 08.30	Motorrad-WM Assen, Warm-ups LIVE	Eurosport 1
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen LIVE	Eurosport 1
12.45	MotoGP-WM Assen, Rennen LIVE	Eurosport 1/SRF2
13.00	MX2-WM Ottobiano, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
14.00	MXGP-WM Ottobiano, Rennen 1 LIVE	motorsport.tv
14.15	Moto2-WM Assen, Rennen LIVE	Eurosport 1/SRF2
16.00	MX2-WM Ottobiano, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv
17.00	MXGP-WM Ottobiano, Rennen 2 LIVE	motorsport.tv

Livestreams

Samstag, 24. Juni		
08.30	VLN Nürburgring, 3. Lauf LIVE	www.vln.de
ca. 17.30	Blancpain GT Endurance, Le Castellet LIVE	www.blancpaingtseries.com



GP Aserbaidschan: Breite F1-Autos rasen durch die enge Altstadt von Baku



MotoGP Assen: Gelingt Andrea Dovizioso der Hatrick beim Klassiker?



WTCC Portugal: Tiago Monteiro will bei seinem Heimspiel wieder gewinnen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

23./24.6.	DRM/Rallye Masters, Stewweder Berg	D
23./24.6.	Rallye-SM, Tessin-Rallye	CH
24.6.	Rallye-ÖM, Schneebergland	A
24.6.	Blancpain GT Endurance, Le Castellet	F
24.6.	VLN Nürburgring, 3. Lauf	D
25.6.	Formel 1, GP Baku	AZ
25.6.	Tourenwagen-WM/-EM, Vila Real	P
25.6.	IndyCar Series, Elkhart Lake/Wisconsin	USA
25.6.	Bergrennen Pikes Peak/Colorado	USA
25.6.	NASCAR Cup Series, Sonoma/Kalifornien	USA

Motorrad

24.6.	Speedway-GP, Horsens	DK
24.6.	Langstrecken-WM, Slovakiaring	SK
24.6.	Langbahn-WM, Marienbad	CZ
25.6.	Motorrad-WM, Assen	NL
25.6.	Motocross-WM, Ottobiano	I
25.6.	Enduro-WM, Puchov	SK

SUPER RACER

RENNFAHRER GESUCHT! (M/W)

Zeig im Simulator, was du kannst und werde Fahrer für eine Rennsaison!



TR TEICHMANN RACING

So geht's: Stell Dein fahrerisches Können auf dem **upracer Rennsimulator** unter Beweis. Die Schnellsten zeigen dann im **Kartion-Bootcamp**, was in ihnen steckt. Im **Finale** kämpfen die 3 Besten im realen Rennfahrzeug um den Titel **SUPER RACER** und um den begehrten **Fahrerplatz** im Tourenwagen des Teichmann Racing Teams – in der VLN/RCN-Rennserie und über die **komplette Saison 2018!**

Und hier kannst Du Dein Können unter Beweis stellen:
High Performance Days // 14.07. – 16.07.2017
SimRacing Expo // 16.09. – 17.09.2017

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort oder unter: www.ams.to/superracer

Eine Aktion von



& **upgraded**⁺
automotive group

Premium-Sponsor



Classic-Sponsor

